Tous les Samedis

5 Octobre 1912

VIE AU GRAND AIR

M. MILLERAND A LA REVUE DES AÉROPLANES

Le 27 septembre, à Villacoublay, M. Millerand, ministre de la Guerre, est allé passer la revue des 72 avions ayant pris part aux manœuvres. Sur notre cliché, M. Millerand est accompagné, à droite, du colonel Hirschauer, inspecteur général de la cinquième arme et, à gauche, du député, M. Marc Doussaud, qui fit les manœuvres comme observateur.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **THISBE** ED. PINAUD

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE

LA CHASSE A TIR

Par CUNISSET-CARNOT

Le volume :
Broché, 6 fr. ; Cartonné, 7 fr. ; Relié peau, 10 fr

LA COLLECTION ILLUSTREE
SPORTS - BIBLIOTHÈQUE
est le véritable code des sportsmen, elle comprendra **24 volumes** consacrés chacun à un sport.
(13 volumes déjà parus)

La collection complète :

Broché,	**130** fr.	au lieu de **144** fr.
Cartonné,	**150** fr.	au lieu de **168** fr.
Relié peau souple,	**220** fr.	au lieu de **240** fr.

(*Payable 10 francs par mois. Au comptant 10 0/0 d'escompte.*)
Dans chaque volume 450 pages de texte et 48 pages d'illustrations.

LIBRAIRIE PIERRE LAFITTE & Cie, 90, Champs-Élysées, PARIS

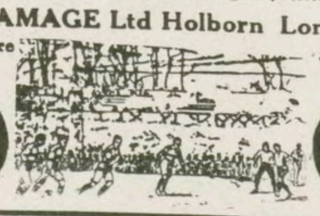
A.-W. Gamage Ltd
FOOTBALL

Un Catalogue spécial en français contenant les plus complets détails sur tous les accessoires pour Football-Association et Rugby vient d'être créé par A.-W. Gamage Ltd., Holborn, Londres, E.C., Angleterre.

La maison Gamage est la plus importante du monde, pour articles de sports athlétiques, tels que ballons, maillots, chemises, culottes, chaussures et bas pour football, et tous les autres, dont ce Catalogue donne le détail avec les prix les meilleurs marché.

Gamage adressent leur Catalogue franco partout.

A.-W. GAMAGE Ltd Holborn London E.C.
Angleterre Angleterre



J'AI 38 ANS
ET JE SUIS RENTIER !
C'est par les Courses et le Magnétisme combinés que j'ai su acquérir mon aisance.

Contre **0** fr. **20** j'envoie sous pli cacheté **4** intéressantes Notices relatant d'une façon détaillée le Sommaire d'Ouvrages qui ne seront jamais en Librairie. **Du Client à l'Auteur** tel est mon principe. Pas d'intermédiaires ! Ceux-ci ne sauraient en effet repondre à bon escient à une question posée après lecture des volumes. Ecrire : **P. SUARD**, 35, Rue Dequen, Vincennes (Seine).

MÉDAILLES BRELOQUES INSIGNES
MODÈLES SPÉCIAUX SUR DEMANDE
A. LAHURE 23 et 25, rue des Balkans
Téléphone 911-86
Envoi franco du catalogue n° 4

CYCLES
La Française-Diamant
MOTOCYCLETTES

VOITURE DE PROMENADE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VI^e^)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Succursale à Berck-Plage

CYCLES LA MARQUE **AUTOS**

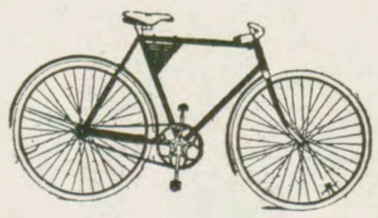
ALBATROS

RÉPUTÉE DANS LE MONDE ENTIER

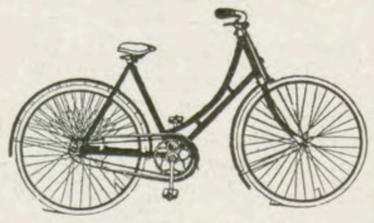
Henri BILLOUIN ✣ INGÉNIEUR CONSTRUCTEUR
104, Avenue de Villiers, PARIS

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES AUX EXPOSITIONS
91 VICTOIRES SUR 92 COURSES EN 1911
Agents dans les principales villes == Facilités de paiement

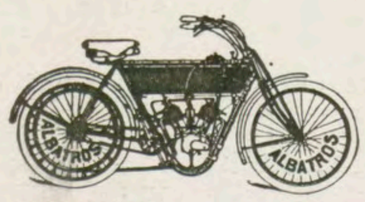
Grand stock de Voitures automobiles d'occasion.
... ... de toutes marques, vérifiées, mises au point, marche garantie ... ..
Photos et prix sur demande
Moteurs neufs et d'occasion, Accessoires, Pièces détachées - *Catalogue franco*



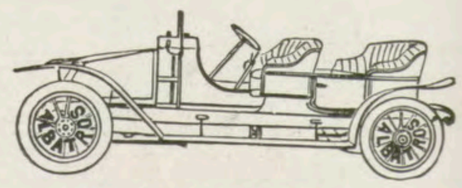
BICYCLETTES p^r^ HOMMES
Neuves, *depuis*... ... ... **130** fr.
D'enfant, *depuis*.. ... ... **80** fr.



BICYCLETTES pour DAMES
Neuves, *depuis*... ... ... **150** fr.
Fillettes, *depuis* ... ... **90** fr.



MOTOCYCLETTES
Neuves, *depuis*... ... ... **550** fr.
D'occasion, bon état, toutes marques, *depuis*... ... **150** fr.



AUTOMOBILES
Spécialité de voitures à 4 cylindres, complètes, *depuis*... **6.000** fr.

La Vie au Grand Air

N° 733 — 5 Octobre 1912

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie. October 5th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

DEUX SAPEURS AVIATEURS RÉSERVISTES : HÉLEN ET NIEUPORT (1)

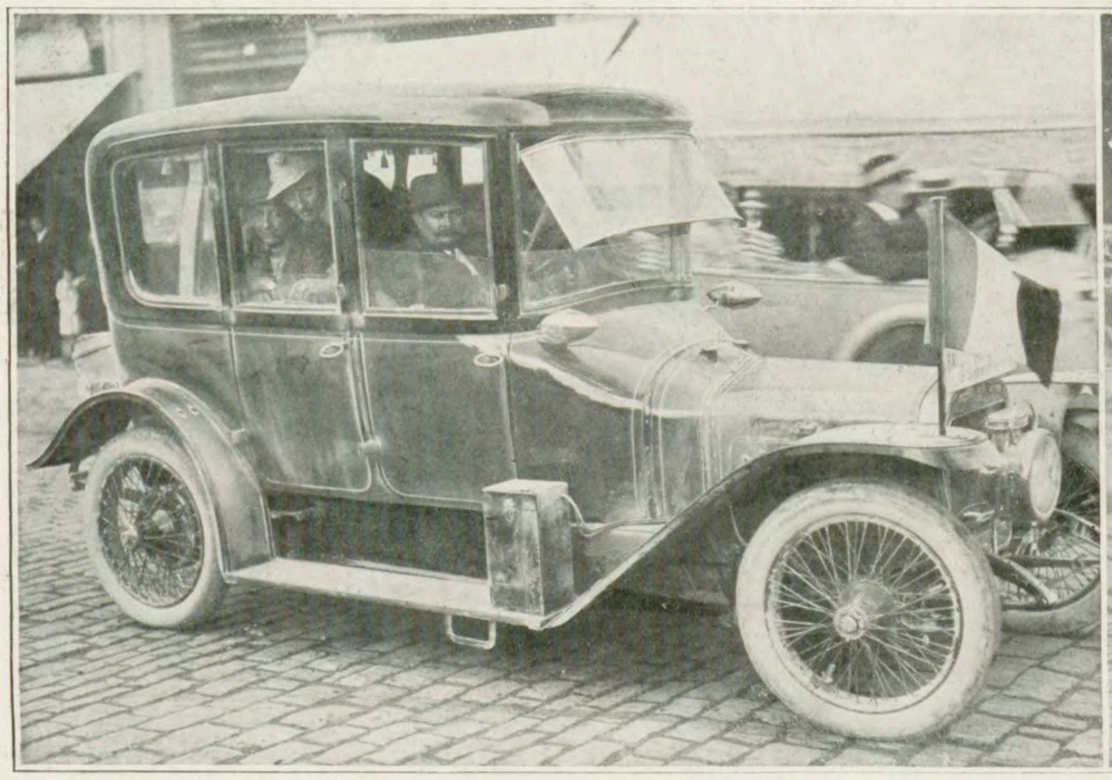
Quelques pilotes civils ont pris part aux grandes manœuvres où ils se sont particulièrement signalés. Parmi eux, il convient de citer Emmanuel Hélen (*à gauche*), le vainqueur de la Coupe Michelin 1911 et Charles Nieuport (*à droite*), dont les vols de reconnaissance furent très admirés par leurs chefs d'escadrilles. En médaillon, la grande-duchesse de Mecklembourg-Schwerin se fait donner des renseignements par le capitaine Étévé.

(1) Voir la double page.

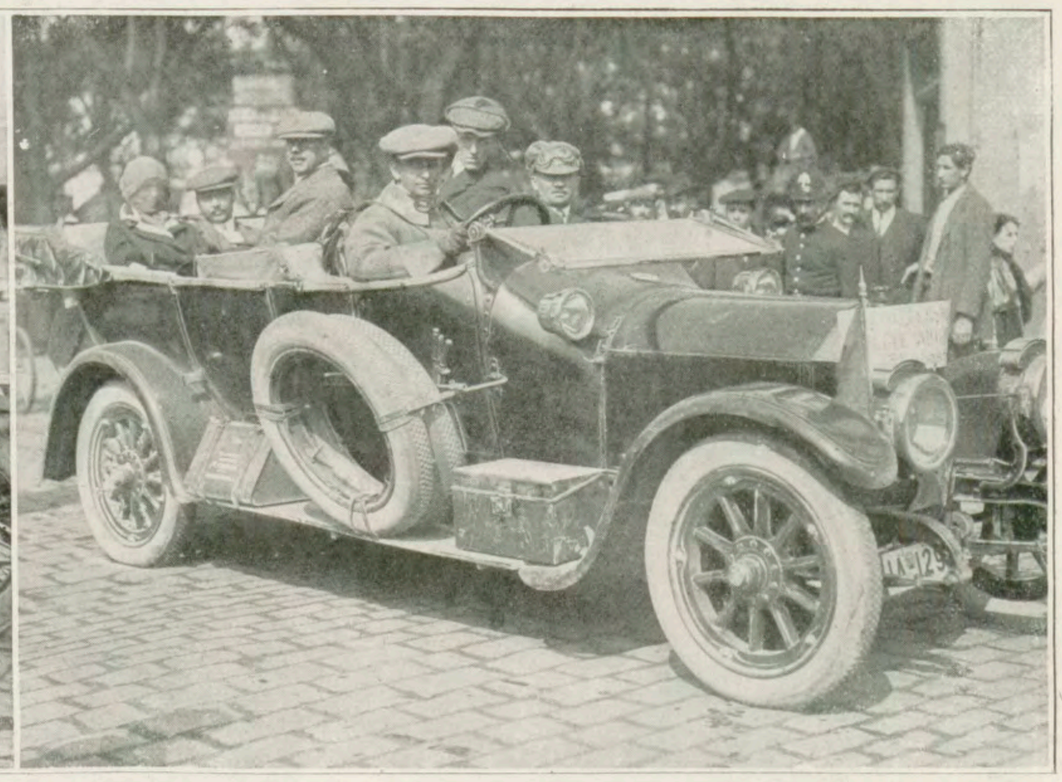
LE RALLYE DE SAINT-SÉBASTIEN

LA ROULOTTE AUTOMOBILE
Cette roulotte pittoresque, partie de Posen avec 11 passagers, se classa 1re du classement général. (Pneumatiques Continental).

BOSSAERT DANS LA COURSE DE COTE
Bossaert était parti de Bruxelles. Il s'est classé 10e de la première catégorie des carrosseries ouvertes dans la course de côte sur la route du Mont Uléa.



REPUSSEAU, L'UN DES LAURÉATS
Repusseau, qui, sur sa Delage, s'attribua la 1re place du prix d'étape d Amsterdam et du concours d'élégance, était parti d'Amsterdam (Pneumatiques Continental).



HANS ASCHOFF
Hans Aschoff, parti de Saint-Pétersbourg, fut contrôlé le premier à Bordeaux. Il s'attribua la première place de la classe B, avec 163 points 02.

VANDERLINDEN à la Côte de ROCHEFORT
Vanderlinden était parti de Bruxelles. 1.460 kil. le séparaient de Saint-Sébastien.

LE VIRAGE DE ROCHEFORT
La majorité des concurrents passa au virage de Rochefort, sur la célèbre route de l'ancien circuit d'Auvergne.

LA COURSE DE COTE
Paul Lot que nous représentons dans la course de côte, était parti de Versailles.

SOMMAIRE

M. Millerand à la revue des aéroplanes. Couverture
Deux sapeurs aviateurs réservistes : Hélen et Nieuport .. 761
Le Rallye de Saint-Sébastien .. 762
L'Héroïsme en Dentelles .. 763
Le Grand Prix de l'Aéro-Club, par François Peyrey. 763
France et Allemagne, par Marc Gouvieux .. 764
Circulez, Circulez, par Georges Prade .. 764
Le monoplan Nieuport aux grandes manœuvres .. 765
Le Carnet du Sportsman .. 766
Le Grand Prix de l'U. V. F. à Buffalo .. 767
Le Trophée de France .. 767
72 aviateurs militaires sont passés en revue, par M. Millerand .. 768-769
Le Yachting en Angleterre .. 770
La saison d'Association, par G. Lefèvre .. 771
En faveur de l'escrime, par Joe Bridge .. 771
Sur nos hippodromes, par René Bierre .. 771
Le Petit Dictionnaire sportif .. 772
Le Bloc-Notes de la semaine .. 773
Les récents vainqueurs, par René Riondet .. 774
La semaine internationale, par Stuart .. 774
Les courses à Maisons-Laffitte .. 775
De Maisons-Laffitte à Longchamp .. 776
La mort de Charles Voisin .. 777
Notre Concours de Jeffries .. 777
Les courses à pied en Angleterre .. 778

AVANTAGES RÉSERVES A NOS ABONNÉS

NOTRE CARNET MULTIPRIMES

Pour mieux grouper tous les avantages dont bénéficient les abonnés de la *VIE AU GRAND AIR*, nous avons eu l'idée de les réunir d'une façon simple et claire en un carnet pratique et d'un format commode : le *Carnet Multiprimes*.

Ce carnet est adressé franco à nos abonnés qui en font la demande, contre 0 fr. 50 pour la France et 0 fr. 75 pour l'étranger.

PRINCIPAUX AVANTAGES ACCORDÉS A NOS ABONNÉS

1° *Une économie d'argent.* — On ne remarquera jamais assez quelle économie on réalise en s'abonnant à la *VIE AU GRAND AIR*, au lieu d'acheter cette revue au numéro. Outre l'agrément qu'on a de la recevoir chez soi, on ne débourse que 24 francs au lieu de 29 fr. 50, soit une économie de 5 fr. 50 ; le compte est facile à établir :

47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50.

2° *De nombreux avantages gratuits.* — Chaque abonné a droit également à une réduction de prix sur les Petites Annonces (Voir dans le *Carnet Multiprimes* nos bons de réduction sur le montant de chaque insertion) ; à *deux primes gratuites* à choisir dans la liste spéciale envoyée franco sur demande ; et aux nombreux avantages énumérés au *Carnet Multiprimes* des abonnés des Publications Pierre Lafitte et Cie.

ABONNEMENTS COMBINÉS

Une nouvelle faveur a été accordée, cette année, aux abonnés de la *Vie au Grand Air*, elle consiste à faire bénéficier tout abonné d'un an qui souscrira également un abonnement à *Je sais tout* ou à *Fermes et Châteaux*, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois, s'il le désire, ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs). Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

ABONNEMENTS PAYABLES EN DEUX VERSEMENTS

Nous avons décidé également, à la demande d'un certain nombre de nos lecteurs, d'accepter désormais le *paiement en deux fois* des abonnements d'un an à la *Vie au Grand Air*. Chaque abonné pourra donc, s'il le désire, nous adresser la somme de douze francs en s'abonnant. La même somme de douze francs sera recouvrée par la poste six mois plus tard. Ces nouvelles conditions de paiement sont valables seulement pour les abonnements *d'un an*.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

L'HÉROISME EN DENTELLES

L'aviation est un sport bien jeune, mais déjà on ferait un gros et joli recueil avec les traits de courage qu'il a suscités. En voici un, qui est d'hier, dont je ne sais ce que j'admire le plus : ou l'étonnant sang-froid qu'il dénote devant le plus fol péril ; ou le sourire sous lequel ce sang-froid se cache — au total, qui ne déparerait pas « la vie des grands hommes antiques » n'était son cachet ultra-moderne et qu'il a pour auteur une femme : Miss Trehawke Davies, celle, vous savez, qui a la passion du « Ruisseau d'Argent » qu'elle a traversé cinq fois, et qui a bien failli, l'autre jour, exécuter son dernier vol.

Elle accompagnait M. D. Astley, car miss Davies n'est pas pilote, elle n'est que passagère « pour l'émotion et l'exhilaration de la chose ». Or, la fatalité voulut que, cette fois, l'oiseau qui l'emportait, perdit l'équilibre ; et le voilà descendant, tombant d'une auteur de 300 pieds. Que pensez-vous que fit, en cette occurrence, miss Davies? Qu'elle cria? gesticula? s'évanouit? Point. Elle sortit son journal de bord et nota ses impressions : « Planant follement vers le sol... 2 h. 20... des miettes de nous maintenant voltigent... »

Quant à la suite, au dénouement du drame qui, par miracle, ne fut pas tragique, écoutez-la encore, le contant à un reporter « les objets s'envolèrent autour de nous ; un compas se rua sur moi, que j'arrêtai dans son élan : puis ce fut une burette à l'huile. J'essayai de griffonner quelque chose, mais je n'avais guère de temps : à peine le plongeon commencé, je fus renversée. Je vis le propulseur tourbillonner et ses débris s'éparpiller dans l'espace. Voilà un spectacle que personne n'a encore contemplé, de pareille place, je pense. Au moment où nous allions heurter la terre, je me demandai si ma tête s'y enfoncerait et si on me recueillerait dans cette position. Je fus toute surprise de ne sentir aucun choc et de me retrouver saine et sauve. »

Saine et sauve, tellement que son premier geste, à terre, fut de braquer sa « camera » sur l'aviateur sortant des ruines de sa machine — indemne et stupéfait, moins du désastre que du spectacle : sa passagère en posture de photographe.

Et la note du journal de bord? L'écriture en était tremblée — par l'effet de l'émotion? Non pas, de la secousse

Que maintenant il n'entre pas dans ce double geste, un peu de pose, une pointe de cabotinage, je n'en jurerais ; mais ne trouvez-vous pas, qu'à ces hauteurs, le cabotinage frise l'héroïsme?

AÉRONAUTIQUE

Le Grand Prix de l'Aéro-Club de France

Le livre du bord de M. Léon Barthou, vainqueur de la huitième compétition.

Le Grand Prix des ballons sphériques de l'Aéro-Club de France, disputé pour, la huitième fois, le 22 septembre, avait réuni vingt engagés. Or, deux forfaits réduisirent à dix-huit le nombre des concurrents qui quittèrent, par une brise très fraîche, soufflant de l'Est, le parc aérostatique des Coteaux de Saint-Cloud.

Le Grand Prix des ballons sphériques est, on le sait, une épreuve internationale de distance sans escale. Et la distance est calculée à vol d'oiseau, d'après la ligne droite reliant le point de départ au point d'atterrissage.

M. LÉON BARTHOU

L'effort principal des concurrents entraînés vers l'ouest, consistait donc à mettre à profit le courant aérien portant vers l'extrémité ouest de la presqu'île armoricaine, et tout d'abord à pénétrer dans la presqu'île en évitant les côtes normandes ou bas-bretonnes.

Sur les dix-huit concurrents, onze ont eu la malchance d'être obligés de reprendre le sol autour de la baie du mont Saint-Michel. Deux autres pénétrèrent dans la presqu'île mais s'arrêtèrent peu après, à Saint-Jouare de l'Isle et à Izel.

Mais un groupe de tête, composé de MM. Léon Barthou, Demuyter, Jules Dubois, Georges Blanchet et Maurice Bienaimé, ne stoppa qu'à la fin des terres, sur les rochers où se brisent, mêlées, les lames de la Manche et de l'Atlantique.

Bien que l'Aéro-Club de France n'ait encore pas publié le classement officiel, il est possible d'avancer déjà que le vainqueur de ce groupe de tête est M. Léon Barthou qui, accompagné de M. Welby Jourdan, pilotait le ballon l'*Escapade* (1.600 mètres cubes).

M. Léon Barthou est, en effet, descendu à Porspoder, village du canton de Ploudalmézeau, c'est-à-dire à la pointe extrême de la Bretagne. L'*Escapade*, élevée le 22 septembre à 6 h. 12 du soir, a terminé son voyage à 6 heures et demie le lendemain matin. La distance parcourue atteint, à vol d'oiseau, 550 kilomètres environ.

Dès le retour de M. Léon Barthou à Paris, nous lui avons demandé de bien vouloir nous conter un raid qui se classe parmi les plus intéressantes épreuves aériennes. Avec sa bonne grâce habituelle, le très distingué pilote nous a communiqué le livre de bord de l'*Escapade*. Nous reproduisons ci-dessous ce document avec grand plaisir :

« A 6 h. 12 du soir, lorsque l'*Escapade* s'envola, il ne faisait guère clair, et je ne pouvais songer à trouver dans les hautes altitudes un courant différant du vent d'est soufflant à terre. Aussi décidai-je de chercher, près du sol, le courant qui me conduirait plein ouest, c'est-à-dire à l'extrémité de la pointe armoricaine. Je n'ai pas eu d'autre tactique. La chance m'a aidé à réaliser ce projet. Mais, tout de suite, je note la précieuse collaboration de mon ami Welby Jourdan.

« Nous ne tardons pas à apercevoir Versailles sur notre gauche. Nous filons vers Montfort-l'Amaury, par-dessus la forêt de Rambouillet. Cependant, je constate avec tristesse que, dans la nacelle, ne figurent ni mon manteau, ni le sac contenant les provisions et des objets fort utiles. Durant ces vaines recherches, l'équilibre du ballon fut forcément un peu négligé.

« A 8 heures, nous cinglons vers Champrond, où j'ai souvent chassé dans le beau domaine de mon ami Emile Dubonnet, recordman du monde de la distance. A 9 heures, nous reconnaissons Mortagne, puis Alençon, cinquante minutes après. Je note ensuite Mayenne, à gauche.

« La nuit est très claire, le froid supportable. A minuit 45, Combourg apparaît. Irions-nous vers Saint-Malo ? Je ramène l'*Escapade* à la bonne altitude, où le ballon suit nettement la direction E.-O. Après avoir reconnu Dinan, nous apercevons, à une heure du matin, la lueur d'un phare.

« De rapides recherches, sur une carte spéciale, donnent la certitude que les éclats lumineux viennent du cap Fréhel. D'ailleurs, mon ami Jourdan reconnaît le pays. Nous décidons de traverser, au besoin, la baie de Saint-Brieuc.

« Nous repérons Lamballe, puis, à droite, très claire, très distincte, délicieusement jolie, sous la clarté bleue de la lune, la mer !

« A 2 h. 40, Saint-Brieuc, puis Guingamp. Mais, hélas ! nous nous dirigeons vers le nord !

« Ce pays m'est cher. Je désirerais fort voir l'île Bréhat, à la condition, bien entendu, de revenir plein ouest. Enfin, je réussis à abandonner, avec le concours du guide-rope, la direction nord. A trois heures, Morlaix.

« Voici le jour. Quelle merveilleuse fin de voyage, pendant que, dans le ciel mauve, les lueurs des phares agonisent ! A droite, la Manche ; devant nous, l'Atlantique ; à gauche, l'Océan encore ! Nous passons sur la dernière gare d'Europe, la station de Plourin, et préparons l'atterrissage. Aucun concurrent ne se montre devant ou derrière nous.

« Au bord de la mer, les maisons de Porspoder et la falaise ! Il ne faut donc pas songer à regagner le sol à l'extrême limite de la presqu'île. Aussi, nous abattons-nous, à 6 heures 30, par vent assez vif, dans un champ fort étroit, entouré de murs élevés. L'*Escapade* y trouve juste la place d'y mourir.

« Au moment où je démonte la soupape, j'aperçois, à droite, le ballon *Belgica*, parti une heure avant nous. Mais, puisque ce concurrent est à droite, son point d'atterrissage, étant donné la configuration de la côte, sera forcément moins à l'ouest que celui de l'*Escapade*. Cette constatation me tranquillise en attendant l'heure du classement officiel.

« Je ne saurais omettre l'accueil charmant que nous firent les Bretons de Porspoder. »

Tout à fait précis dans sa concision, et ne péchant que par excès de modestie de la part de son auteur, ce livre de bord évoque parfaitement les manœuvres délicates du pilote de l'*Escapade*, dont l'équilibre vertical dut sans cesse être modifié afin d'éviter un échouage prématuré. Il est vrai que les lettres de maîtrise de M. Léon Barthou commencent à dater, et qu'il est considéré comme l'un de nos meilleurs aéronautes. Disons, en passant, que ce sportsman a parfois pratiqué l'aéroplane et le dirigeable. Il prit successivement passage à bord de *Patrie* et de la *Ville de Paris*, et se trouvait à bord du premier de ces aéronats, le jour où, par suite d'une panne d'hélice, *Patrie* fut obligé de faire escale aux environs de Fresnes-les-Rungis. La *Vie au Grand Air* a conté, en son temps, cet incident curieux qui précéda de peu la désertion du dirigeable.

Mais le ballon sphérique garde de beaucoup les préférences de M. Léon Barthou. Parmi ses beaux et lointains voyages, nous rappellerons les raids à Lorentzwiller, a Castellaun, à Bischwiller (Allemagne), à Aygues-Vives (Gard), aux Baux, à Waldhausen (Wurtemberg), etc. Il a remporté, en outre, de nombreux challenges. La nouvelle de sa récente victoire a été accueillie avec enthousiasme par ses innombrables amis.

François Peyrey

France et Allemagne[1]

Comparaison entre les dirigeables allemands et les avions français

(Suite.)

Nous avons vu dans notre précédent article de quelle admirable flotte de dirigeables disposait l'Allemagne. Nous avons parlé des hangars, les modèles du genre. Nous avons dit qu'édifiés soit par l'autorité militaire, soit par les sociétés civiles de navigation aérienne, ils étaient au nombre de 18. Nous allons passer en revue aujourd'hui leurs divers emplacements.

1er groupement de l'Est. — Dirigé contre la Russie, il comprend un hangar militaire à Kœnisberg, et sera complété par un hangar à Posen. Ce groupement est sensiblement rapproché du gros centre aéronautique de Berlin (300 kil.) à vol d'oiseau. Ce qui permet la réunion de Berlin à la frontière russe, sans lignes d'étapes de hangars.

2e groupement du Nord. — 2 hangars à Hambourg, constitués par des sociétés civiles, et 1 à Kiel. Ces hangars serviront aux dirigeables éclaireurs de la flotte allemande et suffisamment rapprochés de Berlin pour que la distance soit franchie en une étape (300 kilomètres environ).

3e groupement central de Berlin. — Autour de Berlin, la direction militaire a fait un gros effort et construit 3 hangars militaires à Reinickurdorf-Tegel.

Les entreprises civiles ont mis sur pied, tant à Biesdorf, qu'à Johannistal, qu'à Tegel, 4 hangars, variant de 80 mètres à 160 mètres de longueur et de 20 mètres à 35 mètres de haut.

Notons le hangar de Biesdorf, qui est conçu sur le principe du hangar sur plaque tournante et qui facilite si fort l'opération délicate de la sortie du

Les rayons d'action des dirigeables allemands de Berlin aux groupes-frontières, 400 kil environ. Des goupes-frontières à Paris, 300 kil. environ.

dirigeable du hangar, quand il y a du vent de travers. Nous sommes habitués aux hangars d'Issy-les-Moulineaux ou Toul, à voir relativement facilement sortir nos dirigeables français. Mais que l'on songe à la mesure que représente le croiseur d'aluminium, de 20.000 mètres cubes et qu'il faut placer le plus convenablement dans le lit du vent!

4e groupement de l'Ouest et du Sud-Ouest. — Ce groupement est le plus formidable, il représente à lui tout seul 11 hangars disséminés sur la frontière naturelle du Rhin et menaçant la Hollande, la Belgique, la France et la Suisse.

Ce groupement de l'Ouest se subdivise en:

Hangars de Westphalie: Dusseldorf, Wanne, Cologne, soit 3 hangars, dont 1 militaire.

Hangars de Bade et d'Alsace-Lorraine: Manheim, Vos, près de Baden-Baden, Strasbourg et Metz en sentinelle avancée, soit 4 hangars, dont 2 militaires.

Hangars de Bavière: Friedrickshafen et Münich, soit 3 hangars, permettent de franchir la Suisse et de pousser vers la Franche-Comté française.

Mais comme le montre la carte (2), le groupement de l'Ouest est sensiblement plus excentrique que ceux du Nord et de l'Est, et les distances à parcourir étant à peu près du double (600 kilomètres environ), une ligne d'escales aériennes a été ménagée avec les hangars de Francfort-sur-Mein, Gotha, Bitterfeld, permettant d'unir les hangars de Tegel-Berlin à ceux du Rhin.

Ces hangars ne sont pas uniquement constitués de bâtiments fixes ou tournants dont la hauteur et la longueur sont variables. A côté d'eux, se trouvent des usines d'hydrogène installées spécialement ou des approvisionnements d'hydrogène en tubes, quand l'usine n'existe pas. Chaque hangar a ses ateliers de réparations et le personnel nécessaire pour les manœuvres d'atterrissage ou de départ, auxquelles les garnisons voisines sont exercées.

Telle est la formidable organisation aérienne que la volonté d'un empereur, l'enthousiasme d'une nation et le travail d'un état-major général, ont su créer, en quelques années à travers l'empire allemand. Les constructions représentent des centaines de millions: les dirigeables qu'elles abritent d'autres centaines de millions. Signaler le danger et le caractère nettement offensif d'un outillage, vis-à-vis de notre pays, est un devoir, même après les vols triomphants des dernières manœuvres. Il faut songer sans cesse au péril aérien allemand avec les dirigeables.

(A suivre). MARC GOUVIEUX.

(1) Voir le numéro 732.
(2) Voir page 754, numéro 733

AUTOMOBILE

Circulez ? Circulez !

Prenons modèle sur nos voisins.

La question redoutable vient d'être posée. Devant les pouvoirs publics d'abord, par M. Jean Dupuy, ministre des Travaux du même nom, et devant l'opinion, publique, elle aussi, par nos grands confrères de la presse politique, et entre autres par M. Jacques Dhur dans le *Journal.* Si l'on réfléchit que M. Jean Dupuy est, en même temps, directeur du *Petit Parisien*, et que, malgré son désir d'oublier sa dualité de rôles, il est impossible qu'il échappe lui-même à l'unité de sa propre pensée, on pourra voir que la question des chauffeurs, des automobiles et de la circulation vient d'être posée devant trois millions d'électeurs et cinq millions de lecteurs.

Au surplus, c'était fatal. Lisez les journaux depuis deux mois. Il n'y est question que d'écrabouillement. L'automobile, hélas! n'a pas besoin d'être entre les mains de Bonnot et de Garnier pour devenir homicide. Dans la campagne, les conducteurs se suicident eux-mêmes avec grâce. Dans Paris, c'est l'écrabouillement perpétuel des piétons. L'automobile en elle-même n'est pas responsable. Ce sont les circonstances, c'est le milieu et ce sont aussi les acteurs.

Tant que les chauffeurs ne tuent qu'eux-mêmes, il n'y a rien à dire. La peine subie dépasse certainement la faute commise. Où le public regimbe, non sans raison, c'est quand on l'écrabouille, soit comme piéton, soit comme voyageur. On peut d'ailleurs mesurer le chemin parcouru par l'idée à la faiblesse et à la modération des réclamations. Rappelez-vous le jour fameux de 1901, où M. Hugues Le Roux tirait son revolver et écrivait au préfet de police qu'il tuerait le premier chauffeur qui le frôlerait! Aujourd'hui, le piéton est frôlé toute la journée. Passe encore, dit-il, mais si du frôlement on passe au sectionnement, à l'aplatissement, halte-là!

Comme toujours, on a incriminé la vitesse. C'est vrai, sur la route surtout. La vitesse sur route est une étrange maladie. Elle affecte tour à tour divers pays, parce que tel ou tel type de vitesse y est à la mode. La France ayant été le premier pays où l'on fit de la vitesse fut la première infectée du terrible mal. Cela dura jusqu'en 1905. Tout le monde avait sa 60 chevaux. Et en avant, à tombeau ouvert. Puis l'on s'aperçut que ce genre de suicide était non seulement l'un des plus bêtes, mais l'un des plus coûteux.

Bête, il eut continué à avoir du succès. Coûteux, il fit réfléchir. De plus, on s'aperçut que sur 300 ou 400 kilomètres, on était moins vite au total avec une 60 chevaux qu'avec une 15 chevaux. Tout le monde prit donc des 15 ou 20 chevaux. Le mal passa en Italie. L'industrie italienne naissait. Les voitures rapides venaient de la péninsule. L'amour-propre national s'en mêla. Ce qu'on vit sur la route de *60 cavalli*, ce fut épouvantable. Puis, à force de nez cassés et de portefeuilles vidés, tout s'assagit.

L'Allemagne ramassa ce bizarre championnat de la démence humaine. On venait d'y créer la Coupe du Prince Henri, l'épreuve rêvée des chauffards, celle qui consista à filer à toute allure sur des routes non gardées, au milieu de populations venues pour la réouverture. Les Italiens avaient été chauffards bruyants avec l'énorme moteur sans pot d'échappement, parce que, dans le Midi, l'on fait du bruit. Les Allemands, race musicale, furent chauffards en mesure, quoique sans mesure, avec des engins d'appel à quatre ou cinq notes, semant l'épouvante après la terreur.

Déjà, cependant, l'on voyait apparaître des moteurs à haut rendement qui allaient étendre le mal en permettant de se casser la figure avec la même vitesse sur une voiture meilleur marché.

Ce fut l'Angleterre qui disputa à la France la gloire de la solution de cet élégant problème. Les Anglais avaient, eux aussi, payé leur tribut au mal fatal, et, dans les temps héroïques, un des leurs avait été champion en versant à 30 à l'heure, dès 1901, une belle charretée de sept personnes, tous ses hôtes, dans son splendide château qu'il avait eu le plaisir de pouvoir ainsi transformer en hôpital. Mais, là encore, le portefeuille atteint protesta avec violence, puis l'Angleterre est un pays légal. Le policeman ne plaisante pas. L'apparition à l'horizon d'un capot, analogue à un dock de la Tamise, amenait fatalement le procès-verbal.

Heureusement, il y avait Brooklands, dont la piste donna naissance à la fantasmagorique cavalerie que nous vîmes triompher à Dieppe: moteurs gros comme des bouteilles, quatre cylindres font trois litres, mais développent une puissance de 75 à 80 chevaux, sur une voiture de 500 kilos. Deux places exiguës, le réservoir servant de dossier au siège, un capot effilé à l'avant, pointu à l'arrière. En avant! Grâce aux courses de voiturettes, cette mode avait également fleuri en France. Une génération nouvelle de jeunes conducteurs, dont quelques-uns ne sont pas des jeunes gens, était née à l'auto, et n'était pas encore blasée sur la vitesse. On parcourait, à des vitesses toujours croissantes, des routes de plus en plus encombrées, et dont le sol s'usait davantage de jour en jour.

Le résultat fatal, mais attendu, et, à dire vrai, obligatoire, fut l'effroyable omelette à laquelle nous assistâmes cet été.

Voilà pour la campagne. Passons à Paris.

Ici, le problème est tout différent. On va souvent trop vite dans Paris, on n'y va pas vite. J'ai vu, à Berlin, des auto-taxis qui, là-bas, sont tous des 24 ou 30 chevaux, et quelques-uns des 40 et 50 chevaux, au tarif ordinaire, car il n'y a qu'un tarif, j'ai vu ces autos marcher sans inconvénient à des vitesses de 50 à 60 kilomètres à l'heure, en pleine ville. Paris est à la fois, par sa constitution géographique, par la négligence incroyable qui a présidé, et qui préside encore, aussi bien à la réglementation de sa voirie que de sa police de voirie, la ville du monde qui se prête le moins à une circulation automobile intense. Ici, ce n'est pas le chauffeur qui est responsable, ce sont les autorités mêmes qui le condamnent.

Paris est une ville ancienne et il est très certain que nos anciennes rues n'ont pas été tracées pour faciliter la circulation d'un grand nombre de véhicules à vitesse rapide. Il faut ajouter que les rues modernes ne le sont pas davantage. Les grandes avenues, elles-mêmes, ont leurs deux voies de tramways au centre, et leur chaussée bombée qui oblige les cochers à conduire leurs chevaux au centre de la voie, c'est-à-dire sur la gauche, là où l'on devrait passer pour les dépasser, ces voies modernes, dont le boulevard Haussmann et l'avenue Victor-Hugo sont le type, sont encore plus impraticables. On a d'ailleurs évité avec soin, à Paris, de tracer des voies parallèles. Le boulevard Haussmann, déjà nommé, l'avenue des Champs-Elysées, les grands boulevards n'ont pas de voie qui les appuie, et qui permette soit une circulation en sens inverse, soit simplement un canal de dérivation.

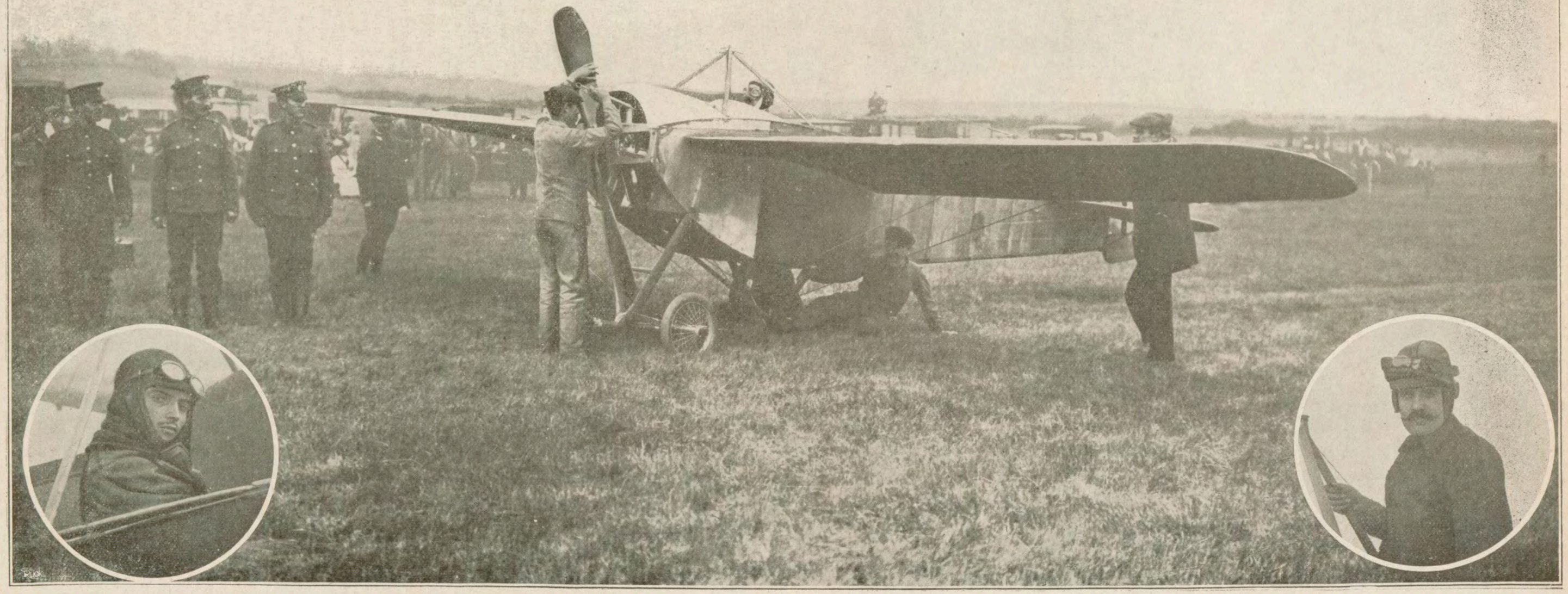
La ville la mieux organisée du monde pour la circulation est Buenos-Ayres. Toutes les rues y sont parallèles. Aussi, la circulation n'y est-elle tolérée que dans un sens avec une seule voie de tramways dont le retour se fait par la plus proche voie parallèle. A Paris, l'avenue des Champs-Elysées est seule organisée, encore y a-t-on fait ce chef-d'œuvre d'en réserver les deux tiers, les deux côtés, aux véhicules les moins nombreux et les plus lents, et le tiers, c'est-à-dire le centre aux automobiles qui se croisent et s'entrecroisent dans le flux et le reflux d'un courant confondu. C'est le non-sens le plus formidable, et c'est pourtant l'exemple, c'est la circulation modèle. On peut juger de ce qu'elle est ailleurs. Joignez à cela la maraude, c'est-à-dire le droit pour une seule voiture de retarder la marche de mille voitures, les travaux de pavement, de repavement qui durent des mois et qui obstruent la circulation sur un tiers environ des voies praticables, et vous ne vous étonnerez plus que toutes les voitures de Paris soient tassées en quelques rares voies où elles se congestionnent, s'accrochent et massacrent les imprudents qui se risquent dans ce maëlstrom.

Or, ce maëlstrom est créé uniquement par les pouvoirs publics.

Certes, Paris est la ville du monde où les autos causent le plus d'accidents parce qu'elles vont trop vite. Et c'est en même temps la ville du monde où elles vont le moins vite. La grande vitesse de nos taxis, c'est la marche au ralenti des taxis allemands. Que nos dirigeants aillent faire un tour à l'étranger, non pour y prononcer des discours et parler de la Ville-Lumière, mais pour y prendre des leçons d'administration.

GEORGES PRADE.

LE MONOPLAN NIEUPORT AUX GRANDES MANŒUVRES



LE PRÉCURSEUR, ÉDOUARD NIEUPORT, ENTOURÉ DES PILOTES MILITAIRES DE SON APPAREIL

Le monoplan qu'avait conçu Édouard Nieuport, le grand disparu, s'est couvert de gloire aux grandes manœuvres. Voici les aviateurs militaires : En haut, de gauche à droite : Le maréchal des logis Bauwens, proposé pour la médaille militaire, pilote de l'eacadrille mixte (100 HP), le lieutenant de vaisseau de l'Escaille, chef de l'escadrille de réserve Nieuport, le lieutenant de Villepin, l'un des plus remarquables aviateurs militaires, le lieutenant Guy de Montjou, proposé pour la Légion d'Honneur. En bas, à gauche, le sergent de Marmier ; à droite, le sapeur réserviste Charles Nieuport, breveté militaire qui continue dignement l'œuvre de son frère Édouard.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 6 OCTOBRE. — *Automobile.* — Course de côte de Gaillon.

DIMANCHE 6 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Longchamp (Prix du Conseil Municipal).

DIMANCHE 6 OCTOBRE. — *Cyclisme.* — Réunion au Parc des Princes.

DIMANCHE 6 OCTOBRE. — *Yachting.* — Régates de Bordeaux.

MARDI 8 OCTOBRE — *Hippisme.* — Courses à Maisons-Laffitte.

JEUDI 10 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Courses à Compiègne.

SAMEDI 12 OCTOBRE. — *Boxe.* — Soirée au Wonderland.

SAMEDI 12 OCTOBRE. — *Hippisme.* — Auteuil (Prix Congress).

Les débuts en aviation du regretté Charles Voisin.

Le pauvre Charles Voisin, qui vient de trouver la mort dans l'accident d'automobile que l'on sait, avait fait ses débuts dans l'aviation à une époque où seuls les fous croyaient à l'avenir de ce sport. Il fallait alors un courage de héros pour vaincre les préjugés et se confier à des objets aussi fragiles que les appareils du début. Le pauvre garçon aimait à rappeler ces débuts difficiles, où son frère Gabriel et lui durent donner tant de preuves d'énergie :

« Notre ami Delagrange prétendait que le samedi était le seul jour propice aux essais de son appareil et, à le voir ainsi affermir sa conviction, nous avions fini par la partager. Et, chaque samedi, avant le jour, les trois commis partaient de Billancourt pour Vincennes, seul endroit où l'on permettait aux fous de sortir leur ridicule machine dont les gamins rêvaient. A 11 heures, nous arrivions sur le terrain, à 2 heures, l'appareil était monté et les essais de mise en marche du moteur commençaient. Une heure après, il tournait à peu près rond, et à 3 heures, l'aviateur — mon frère Gabriel — donnait le signal du départ. Quinze secondes après un grand bruit, et la machine se « désossait ».

« Une heure après, les camions étaient rechargés et le retour à Billancourt — 12 kilomètres — commençait, moins gai que l'aller. Quatre fois déjà, avec une régularité admirable, la scène s'était produite. Delagrange s'en fut trouver M. Forestier, le très aimable conservateur du Bois de Boulogne, et lui demanda la faveur — accordée précédemment à Santos-Dumont — de faire quelques essais d'aéroplane à Bagatelle. Le trajet du bois à l'usine était court et le retour des débris serait moins triste...

« Le 30 mai 1907, à 10 heures du matin, la machine était prête à l'extrémité Sud de Bagatelle. Gabriel voulait voir « par où ça cassait »... et il m'avait confié la direction, tandis que lui-même se rendait au centre de la pelouse. Le moteur mis en marche, je commençai à rouler, pas très vite, attendant à chaque tour de roue le fameux désossement. Au bout de la pelouse, tout s'était admirablement comporté.

« On ramène l'appareil à son point de départ et je mets un peu plus d'avance à l'allumage. Timidement, je tire sur l'équilibreur et la légère vibration produite par le roulement cesse tout à coup. Vite, je coupe.

« Et pour la troisième fois, on recommence.

« Maintenant, tant que ça peut. Je décolle, je le vois et j'ai même le temps de le sentir. Oh ! pas longtemps, car, soudain, je suis effrayé de mon audace, et, poussant l'équilibreur, je redescends volontairement. 50 personnes environ assistaient à cette « performance ». Elles font du bruit comme 500. Santos Dumont n'est pas le moins enragé. Le « vol » a duré sept secondes ! Et, joyeusement, nous démontons la machine : pour la première fois, elle rentre entière à Billancourt. »

La réglementation des naissances et des décès à bord des aéronefs.

Il nous semble amusant de publier ce document que nous avons découpé dans la *Revue Juridique de locomotion internationale* et qui sera soumis au prochain Congrès International du Code de l'air :

Naissance.

Article premier. L'enfant légitime né à bord d'un aéronef pendant une traversée, suit la nationalité de ses parents.

L'enfant naturel, né dans les mêmes conditions, suit la nationalité de celui de ses parents qui l'a reconnu.

S'il n'est pas reconnu, il a la nationalité de l'aéronef.

Art. 2. L'enfant abandonné, trouvé à bord d'un aéronef pendant une traversée, a la nationalité de cet aéronef.

Art. 3. En cas de naissance à bord pendant un voyage aérien, le pilote en dressera acte, et cet acte sera inscrit à la suite du rôle d'équipage.

Dans la première localité où l'aéronef atterrira, le pilote sera tenu de déposer copie de l'acte qu'il aura dressé.

Le dépôt sera fait, savoir : si la localité fait partie du territoire dont l'aéronef a la nationalité, à l'autorité publique compétente ; si la localité est située en territoire étranger, entre les mains du consul dont l'aéronef a la nationalité. Au cas où il ne se trouverait pas de consul dans cette localité, la copie de l'acte de naissance sera transmise par le pilote sous pli recommandé au consul de la circonscription duquel dépend cette localité.

Mention des dépôts ou envois sera portée en marge des originaux par les agents de l'autorité publique ou par les consuls.

Décès.

Art. 4. En cas de décès à bord d'un aéronef pendant un voyage aérien, il en sera dressé acte par le pilote, et les dépôts et transmissions des copies de cet acte seront effectués conformément aux dispositions de l'article précédent.

Il faut convenir que nos jurisconsultes vont plus vite que nos dirigeables.

Il est bien difficile de devenir aviateur.

Un de nos lecteurs nous a adressé la lettre suivante d'où il résulte que le Comité National ne fait pas grande diligence lorsqu'on s'adresse à lui.

« *Mon cher Joker,*

J'ai lu l'autre semaine, dans la Vie au Grand Air, *un article où l'excellent aviateur, Charles Nieuport, parlant de la maîtrise de l'air, disait que le Comité National a très bien compris qu'il faut faciliter l'accès des écoles d'aviation au plus grand nombre possible de candidats.*

Je ne doute pas qu'il l'ait compris, quant à le mettre en pratique, je crois qu'il s'y entend plutôt mal.

Jugez-en !

Quand le Comité National pour l'Aviation Militaire créa des bourses d'apprentissage, je fis le 19 avril *dernier une demande afin d'en obtenir une.*

Les formalités traînèrent en longueur, si bien que ce n'est que le 15 juillet *que je passais mon examen médical à Lyon.*

Depuis ces messieurs ont semblé encore moins pressés.

Ne recevant rien, j'écrivis le 16 août. *On me répondit que, vu mon jeune âge (j'ai 19 ans), on n'avait pas encore pris de décision à mon sujet. Or, j'ai lu un article émanant, je crois, de l'inspecteur permanent de l'Aéronautique, disant que plus le recrutement est jeune, moins les accidents sont à craindre ! » Et je me demande ce que tout cela signifie. Moi j'attends et me désespère.*

VENDRET,
à Amblagnieu (Indre),

Nous renvoyons cette lettre à qui de droit, et nous espérons que le Comité National fera le nécessaire pour qu'il n'y ait plus de réclamations de ceux qui recourent à lui.

Les débuts de l'aviation militaire au Chili.

Nous avons reçu d'un de nos lecteurs du Chili, des renseignements sur les débuts de l'aviation militaire dans sa patrie. Nous extrayons de sa lettre les renseignements suivants : c'est la France qui a instruit les 15 aviateurs, tant militaires que civils, que possède à l'heure actuelle le Chili.

Ils ne montent que des Blériot et des Farman. Bientôt, la flotte aérienne sera organisée et déjà 8 de ces unités ont été achetées en France.

L'école militaire actuelle d'aviation se trouve à Santiago où elle est dirigée par un Français. C'est donc bien grâce à nous que le Chili aura sa quatrième arme de guerre.

Pourquoi n'éditerait-on pas un dictionnaire des sports ?

M. Hébrard de Villeneuve, président de l'Académie des Sports, s'est ému de la pauvreté et de l'inexactitude des renseignements donnés par les dictionnaires sur les termes sportifs.

Aussi vient-il d'écrire à tous les membres de l'Académie des Sports pour leur proposer de rédiger un dictionnaire spécial, à la fois complet et portatif, qui serait le vocabulaire des termes sportifs usuels.

« Si vous acceptez cette idée, dit-il, il conviendrait de nommer une commission qui se partagerait elle-même en sections suivant les aptitudes de chacun. A priori, on pourrait concevoir une dizaine de sections ainsi réparties : 1° Aéronautique-Aviation. — 2° Automobile-Cyclisme. — 3° Chasse-pêche. — 4° Escrime. — 5° Gymnastique-lutte-boxe. — 6° Hippisme. — 7° Natation-aviron-yachting. — 8° Sports athlétiques. — 9° Tir. — 10° Tourisme-alpinisme. »

Les poids lourds ont leur catalogue général.

Notre confrère, Mortimer-Mégret, vient de publier le catalogue général des poids lourds, qui contient la nomenclature de tous les véhicules industriels vendus en France, avec le détail de toutes leurs caractéristiques et leur prix, l'indication des véhicules primés par la Guerre, les conditions à remplir pour obtenir les primes de la Guerre, etc... Cet ouvrage absolument nouveau contient un ensemble de renseignements entièrement inédits.

Et nous aussi, nous aurons notre collège d'athlètes.

Après la cuisante leçon de Stockholm, nous nous sommes enfin aperçus que l'on ne fabriquait pas aussi facilement des champions que des membres de commissions de l'U. S. F. S. A.

Malheureusement, comme toujours, lorsqu'il s'agit de sports athlétiques, l'argent manquait et nous en serions probablement encore à chercher le moyen de remédier à la crise si un excellent sportsman, M. de Polignac, ne s'était offert à avancer les fonds nécessaires pour la fondation d'un collège d'athlètes.

Et maintenant, les Américains n'ont qu'à bien se tenir.

Une victoire africaine qu'on peut dire désespérée.

Enfin, les Sud-Africains ont remporté un succès, aussi brillant qu'imprévu ; et doublement *in extremis ;* à la fin d'un match qui semblait bien perdu et à la fin de leur tournée anglaise. C'était contre l'une des premières équipes insulaires, les « Gentlemen of England ».

La partie, dis-je, était, en apparence, désespérée. Les adversaires, des « Colonists », avec 239 points d'avance, disposaient encore de 6 wickets. Dans un brusque réveil, alors, les bowlers africains se débarrassaient, pour 33 points, du reste de l'équipe anglaise ; leurs deux premiers batsmen additionnaient 121 points ; si bien commencée, l'innings s'achevait, pour eux, triomphalement.

Victoire d'autant plus douce aux visiteurs, qu'elle clôt une campagne qui ne fut généralement pas heureuse.

Le boxeur Matt Wells est battu par l'Australien Mehegan.

Au nombre des passagers, retour d'Amérique, par le *Mauritania*, on nous signale Fred Welsh, qui doit, le 11 novembre, rencontrer, au National Sporting Club, pour le championnat des poids légers d'Angleterre, Matt Wells, son vainqueur, il y a dix-huit mois, dans un match similaire, lequel vient de subir une défaite plus sensationnelle que régulière, de la part de Mehegan. « Le meilleur homme, peut-être, disent nos confrères d'Outre-Manche, que l'Australie ait produit. »

Le match qui ouvrait la saison anglaise, et qui était en 15 reprises, fut singulièrement mouvementé, les avantages s'équilibrant. Du côté de l'Anglais, plus de science, du côté du colon, plus de force. Le premier mène au début ; puis, c'est à l'Australien d'attaquer ; chacun prend tour à tour le dessus, jusqu'au 14e round, où Wells, frappant son adversaire, non encore relevé, d'un premier coup qu'il vient de lui porter, encourt une juste, mais fâcheuse disqualification. Quand aurons-nous le plaisir d'applaudir l'« antipodien » dans un ring parisien ?

Le Championnat de golf de l'industrie cycliste et automobile.

De plus en plus, les sports, même les plus différents, tendent à s'associer, à conclure des alliances profitables à tous. C'est de quoi témoigne le titre même d'une épreuve de golf, organisée à Coventry, avec le concours de l'industrie cycliste et automobile : « Cycle and Motor Trade Golf Championship ». Le premier Prix sera la Dunlop Challenge Cup, que le vainqueur détiendra un an mais dont il gardera une réplique-miniature en argent massif. Plusieurs autres prix consistent en boîtes de balles pour golf. Epreuve intéressante en soi, mais surtout comme symptôme.

Nouvelle à la main.

— Savez-vous pourquoi la compétition fut aussi sévère en Belgique au concours d'hydro-aéroplanes de Tamise ?

— Non !

— Parce que « Tamise money ! »

JOKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 23 AU 29 SEPTEMBRE

AÉRONAUTIQUE

LUNDI 23 SEPTEMBRE. — *Grand Prix de l'Aéro-Club de France* (concours de distance) : 1. Léon Barthou, *Escapade*, atterrissant à Porspoder (540 k.) ; 2. Demuyter, *Belgica II*, atterrissant à Landunnez (538 kil) ; 3. Blanchet, *Le Bearn*, atterrissant à Telgruc (498 kil).

AVIATION

SAMEDI 28 SEPTEMBRE. — L'aviateur Daucourt, devient détenteur du Grand Prix du Conseil général de la Seine (5.000 francs), couvrant 6 fois le circuit Juvisy, Vincennes, Le Bourget, Sartrouville, Buc, Juvisy.

CYCLISME

DIMANCHE 29 SEPTEMBRE. — Le Trophée de France est gagné par Philippe, devant Lorain, Chassot, Goethal, etc...

DIMANCHE 29 SEPTEMBRE — Vélodrome Buffalo. — *Course d'amateurs* (3 000 mètres) : 1. Berger ; 2. Benan ; 3. Pédron.

Grand Prix de l'U. V. F. : 1. Ellegaard ; 2. Moretti à une longueur ; 3. Pouchois.

Course de primes (6.000 mètres) ; 1. Rousseau ; 2. Appelhans à 100 mètres ; 3. Dupont.

Course d'une heure derrière tandems : 1. Lapize ; 2 Berthet à un tour.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 29 SEPTEMBRE — Course à pied — Le Circuit de Neuilly est gagné par Rose, devant Partereau, Gilbeat, Tricoire, Guillaume, De Béni, etc...

DIMANCHE 29 SEPTEMBRE. — Football association : Le Red Star et l'Union Sportive Suisse font match nul, chaque équipe marquant un goal. — Le C. A. de Vitry bat le Servette Football Club de Genève qui abandonne.

HIPPISME

LUNDI 23 SEPTEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix de la Manche* (1.000 mètres, 10.000 francs) : 1. Jarretière à M. P. Jay-Gould (J. Wilson) ; 2. Jarnac ; 3. La Choisille. — P. M. : gag., 25 francs ; pl., 15 francs, 14 francs, 33 fr. 50.

Handicap de la Tamise (1.800 mètres, 25.000 fr.) : 1 Novelty, à M. C. Kohler (J. Reiff) ; 2. Hampton Court ; 3. Mary the Second. — P. M : gag., 45 francs ; pl., 25 fr. 50, 28 francs, 104 francs.

MERCREDI 25 SEPTEMBRE. — Maisons-Laffitte. — *La Coupe d'Or* (2.000 mètres, 50.000 francs) : Bonbon Rose, à M. R. de Monbel (Milton Henry) ; 2. Martial III ; 3. Templier III. — P. M. : gag., 106 fr. 50 ; pl., 38 francs, 22 francs, 20 fr. 50.

Handicap de la Seine (3 200 mètres, 2.500 francs) : 1. Sarrasin, à M. Caillault (O'Neill) ; 2. Rupestris II, 3. Cyrinus. — P. M., gag., 61 francs ; pl., 22 francs, 26 francs, 35 francs.

JEUDI 26 SEPTEMBRE. — Saint-Ouen. — *Prix Fragoletto* (steeple handicap, 3.400 mètres, 10.000 francs) : 1. Rat à Poils, à M. H. David (W. Head) ; 2 Caennaise ; 3. La Lisa. — P. M. : gag., 81 fr. 50 ; pl., 24 fr. 50, 44 francs, 28 francs.

VENDREDI 27 SEPTEMBRE — Maisons-Laffitte. — *Criterium de Maisons-Laffitte* (1.200 mètres, 20.000 francs) : 1. Coupesarte, à M. J. Prat (J. Childs) ; 2 Dagor ; 3. Oukoïda. — P. M. : gag., 57 francs ; pl., 23 fr. 50, 18 fr. 50, 21 fr. 50.

DIMANCHE 29 SEPTEMBRE. — Longchamp. — *Prix Vermeille* (2.400 mètres, 40.000 francs) : 1. Rêveuse, au baron Gourgaud (J. Reiff) ; 2. Fourvières ; 3. Hardie. — P. M. : gag., 70 francs ; pl., 17 fr. 50, 15 fr. 50.

Prix de Viltebon (2.400 mètres, 20.000 francs) 1. Wagram II, au comte Le Marois (O'Neill) 2. Rouble ; 3. Houli. — P. M. : gag., 13 francs pl., 11 francs, 17 francs.

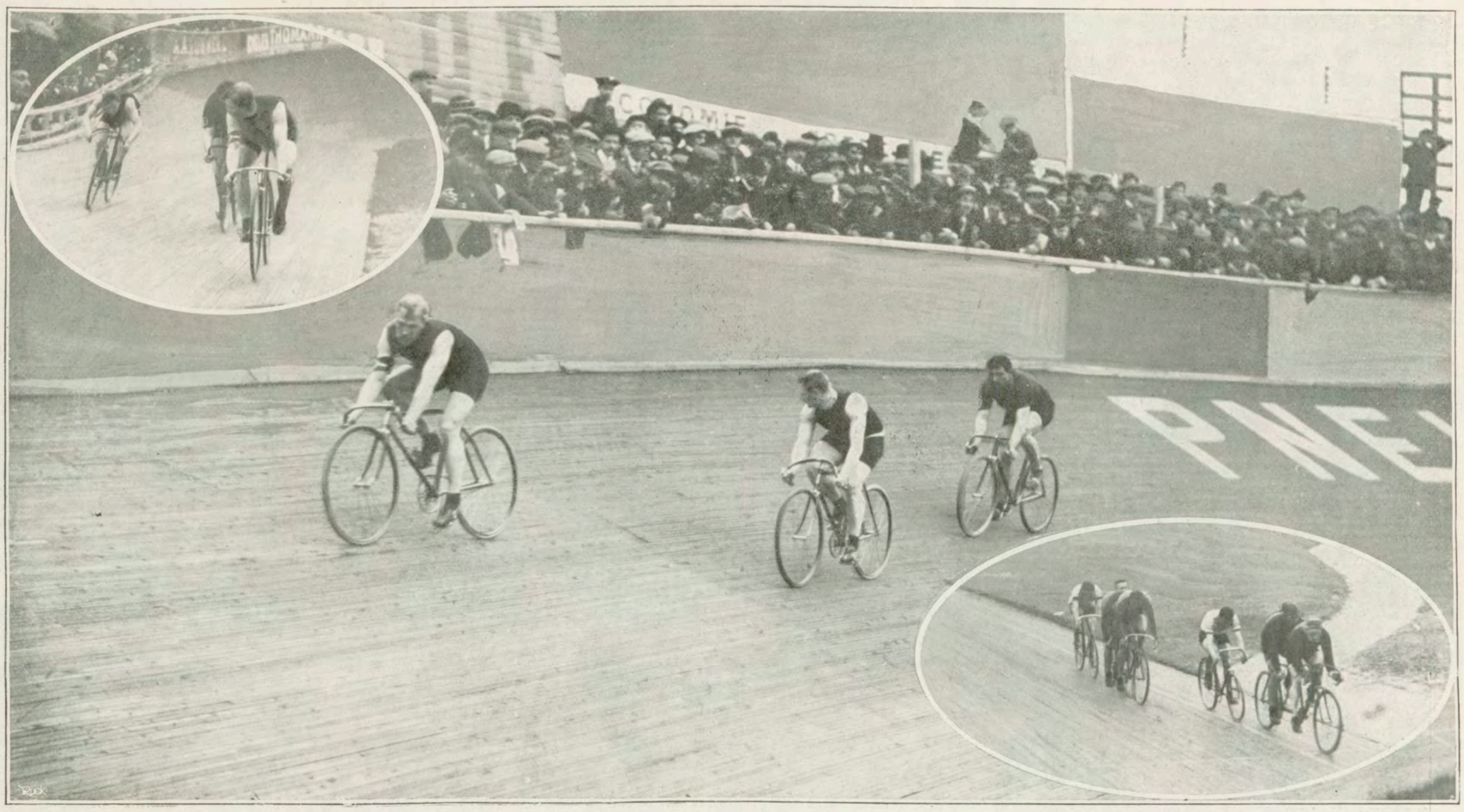
CE QU'IL FAUT LIRE

Le Football, par Ch. Gondouin et Jordan, collection Sports-bibliothèque. Le vol. br. 6 fr.

Comment on devient champion de course à pied, par Jean Bouin, Coll. sportive à 1 fr. 25.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LE GRAND PRIX DE L'U. V. F. A BUFFALO



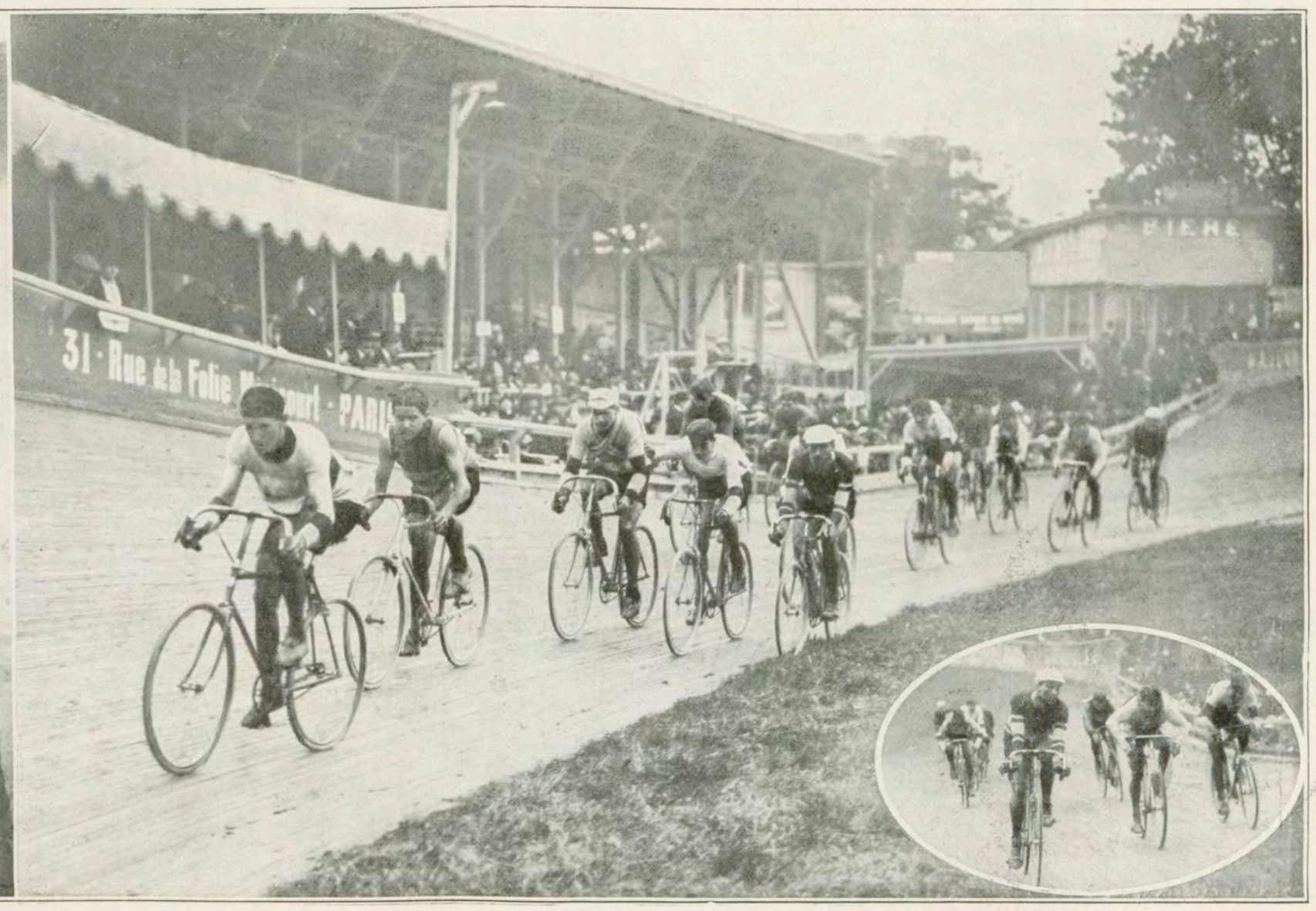
LA FINALE DU GRAND PRIX DE L'U. V. F.

Dimanche dernier, au Vélodrome Buffalo, s'est disputé le Grand Prix de l'U. V. F. dont la finale mettait aux prises Ellegaard, Moretti et Pouchois. L'arrivée se fit dans cet ordre, Ellegaard (bicyclette Terrot, pneus Continental) battant Moretti d'une roue et Pouchois d'une longueur. En médaillon, à gauche, l'arrivée. A droite, la course de 51 kil. derrière tendems, gagnée par Octave Lapize en 1 h. 4 s. 3/5, devant Berthet à 500 mètres. Dans l'heure, 50 kil. 925 (ancien record : 50 kil. 390)

LE TROPHÉE DE FRANCE

EUGÈNE PHILIPPE

Vainqueur du Trophée de France avec une moyenne de 28 kil. 350 mètres (bicyclette Griffon).



L'ARRIVÉE A BUFFALO

Dimanche, s'est terminé le Trophée de France Peugeot sur un parcours de 180 kil. avec arrivée au Vélodrome Buffalo. Quinze coureurs se disputaient la victoire à l'emballage. C'est en 6 heures 33 que le vainqueur, Eugène Philippe termina le parcours. Il battait Lorrain d'une longueur. En médaillon, à droite, l'arrivée du Trophée de France.

LA VIE AU GRAND AIR

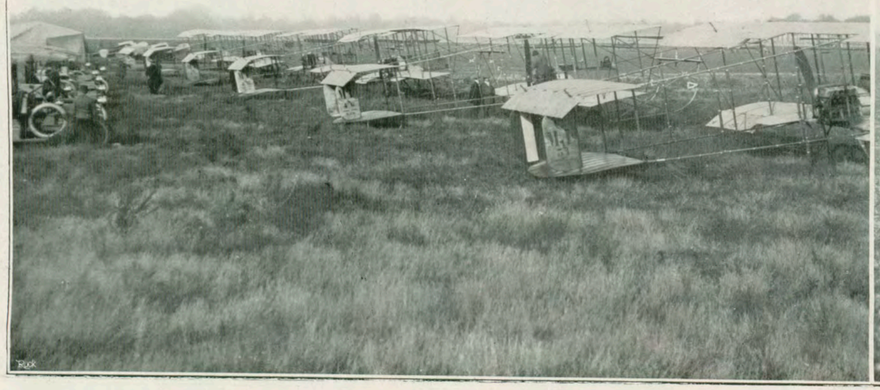
72 AVIONS MILITAIRES SONT PASSÉS EN REVUE PAR M. MILLERAND

LES DEPERDUSSIN ET LEURS TENTES-ABRIS

Vendredi dernier, s'est déroulée à Villacoublay la solennité aérienne la plus grandiose qui ait été organisée jusqu'ici. Les 72 avions militaire ayant pris part aux grandes manœuvres furent passés en revue par le ministre de la Guerre, M. Millerand, qui ne ménagea pas ses félicitations au colonel Hirschauer, inspecteur permanent de l'aéronautique, à qui nous devons l'admirable cinquième arme que le monde entier nous envie.

L'ESCADRILLE MIXTE DES LAURÉATS DU CONCOURS MILITAIRE

Il ne s'agissait pas d'une revue de parade. Tous les appareils qui étaient réunis avaient à leur actif 1.500 kilomètres de vol chacun, en moyenne, durant la période des manœuvres, sans compter ce qu'ils avaient déjà parcouru précédemment. Aussitôt après la visite de M. Millerand, tour à tour, ils reprirent leur essor pour s'en aller vers leurs centres respectifs, malgré le vent qui soufflait en rafales.



LES ESCADRILLES DE BIPLANS FARMAN

Les appareils étaient tous alignés devant les tentes-abris. Les camions, les remorqueurs, les tracteurs, les camions-usines, les fourgons étaient rangés derrière leurs escadrilles, et devant, avaient pris place tous les pilotes et officiers d'état-major observateurs qui s'étaient signalés aux manœuvres.

LE MINISTRE PASSE LA REVUE

Une foule considérable s'était rendue, malgré l'heure matinale et le froid, à Villacoublay, pour assister à ce spectacle inédit et réconfortant. En médaillon, M. Millerand, entouré de son état-major, félicite avec émotion tous ces héros de l'air.

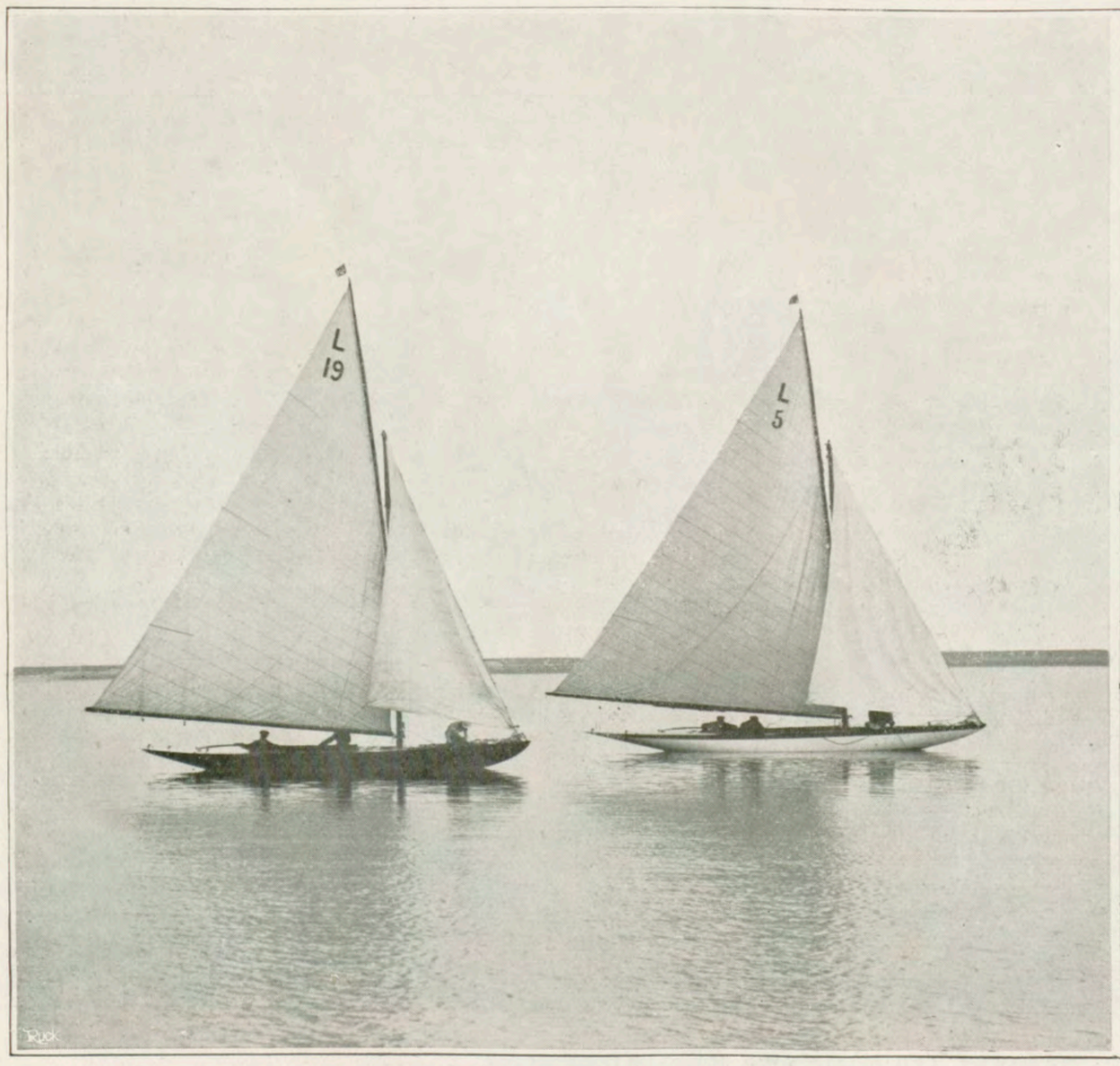
LES FOURGONS DE RAVITAILLEMENT

Les roulottes attelées, transportant les aéroplanes qui suivirent les batteries aux manœuvres de Loudun, prirent part également à la revue, sous les ordres du capitaine-aviateur Badet. Tous les services de la cinquième arme étaient donc réunis et le ministre de la Guerre fut émerveillé de ce déploiement de forces admirable.

LE YACHTING EN ANGLETERRE

LA SEMAINE DE BURNHAM

La semaine des régates à la voile qui vient de se dérouler à Burnham, a été très suivie par les sportsmen anglais qui se passionnent toujours pour ces manifestations. Plus de 35 yachts étaient inscrits et prirent le départ presque chaque jour.



ATTENDANT LA BRISE

Les courses, malheureusement, ont été rendues moins intéressantes par le manque de brise. Certains jours, les yachts étaient presque immobilisés par le calme plat.

LE *MERRYMAID*

Le *Merrymaid* a fait une magnifique semaine. Il portait plus de toile que ses concurrents. Il remporta la victoire dans sa catégorie.

FOOTBALL-ASSOCIATION

La Saison d'Association

Le Football-Association a recommencé.

Et nous voilà au début de la nouvelle saison de football-association et aussi peu avancés qu'à la fin de la dernière campagne en ce qui concerne l'entente de tous les joueurs français,

On dit bien, à nouveau, que l'entente va se faire entre le Comité Français Interfédéral (seul reconnu par les grandes fédérations étrangères) et la bonne vieille U. S. F. S. A.

Mais voici plus d'un an qu'on dit la même chose, et nous en sommes toujours au même point.

Il est donc logique d'examiner le programme de la saison qui vient de s'ouvrir comme si rien ne devait changer en France.

Incontestablement, le Comité Français Interfédéral et, parmi ses adhérents, la Ligue de Football association, feront le gros intérêt de cette nouvelle campagne et réussiront certainement à faire faire à ce beau sport un nouveau pas vers la grande popularité qu'à déjà su s'attirer le football-rugby.

Ce groupement de la Ligue — car on dit maintenant « la Ligue » tout court — mérite vraiment le succès qui a récompensé ses efforts.

On peut dire qu'il est aujourd'hui l'une des principales forces du Comité Interfédéral et par conséquent du football-association français au point de vue international.

On ne peut se rappeler sans étonnement que la Ligue entre seulement dans sa troisième année d'existence et qu'elle comptait seulement deux clubs, le Cercle Athlétique de Paris et l'Union Sportive Suisse, lorsque ce pauvre Caizac, Mac Cabe, Vaury, Henri Beau, Robert Desmarets et Michel Fontaine la fondèrent pour renouer les relations internationales que la fameuse gaffe « Billy » avait fait définitivement perdre à l'U. S. F. S. A.

D'ailleurs, l'idée des fondateurs de la Ligue était plus large encore. Ils voulaient aussi avoir une Ligue qui, tout comme en Angleterre, ne s'occupât que du seul football-association et que ce ne fussent pas des dirigeants du croquet ou, pour parler plus sérieusement, de la course à pied et du tennis qui puissent gouverner souverainement les fervents du ballon rond.

Il faut croire d'ailleurs que l'idée n'était pas si mauvaise et qu'elle fut bien défendue, puisqu'à la fin de la première année, la Ligue comptait dix-huit clubs sous son drapeau.

A la vérité, cette première année n'avait pas été ultra sensationnelle, surtout en ce qui concernait la qualité des équipes, et notamment de l'équipe de sélection. Le grand recrutement manquait encore.

Mais il devait se faire beaucoup plus large dès la seconde année, c'est-à-dire pendant la dernière saison, qui voyait la Ligue commencer avec vingt-huit clubs.

Le contact permanent avec les grandes équipes étrangères, la bonne entente avec les autres groupements du Comité Interfédéral, tout cela permit à la Ligue et à l'équipe de France du C. F. I. d'accomplir cette fois des progrès énormes qui nous valurent enfin les premiers succès internationaux vraiment retentissants, telle, par exemple, la victoire de la France sur l'Italie, sur le sol italien, après une magnifique bataille qui fit vivre quelques minutes d'angoisse peu ordinaire à tous les spectateurs transalpins, venus avec la conviction d'assister au triomphe des couleurs nationales.

Cette année, la Ligue qui, avec les patronages, sera encore la principale force du C. F. I., ouvre sa saison avec 42 clubs adhérents.

Son programme particulier est très riche en promesses puisque, sans parler des matches nationaux, elle doit successivement matcher son équipe de sélection contre l'équipe de sélection des grandes villes suivantes: Bruxelles, Cologne, Berlin, Londres et Turin. D'autre part, ses principaux clubs rencontreront de nombreux clubs anglais, belges, allemands, etc.

Il en sera d'ailleurs de même pour les principales équipes des Patronages. Et, de cette façon, par ce contact permanent avec les grands joueurs de football, la qualité de nos hommes montera, elle aussi. Il faut pratiquer contre plus fort que soi pour faire des progrès.

S'il n'y a pas entente, que fera l'U. S. F. S. A.?

Tout l'intérêt de sa saison se concentrera une fois de plus sur son championnat de France. C'est dire que ce sera encore le piétinement sur place.

Côté international, eh bien! ce seront encore les deux seuls matches possibles, contre l'équipe des puristes britanniques, isolés, eux aussi, dans leur île, et contre la fameuse équipe de Catalogne.

Au fond, c'est un peu maigre, et vois-tu, bonne U. S. F. S. A. dont je fais partie, si j'étais roi... non, si j'étais toi, je ne m'entêterais pas plus longtemps.

La plus grande erreur, c'est de persister dans une erreur!

GÉO LEFÈVRE.

ESCRIME

En faveur de l'escrime

Il faut organiser de grands matches

La mode et le progrès ont fini par faire de l'escrime autre chose qu'une gymnastique rationnelle, en dehors même de l'utilité immédiate qu'il y a de savoir, le cas échéant, défendre sa peau sur le terrain... L'escrime *pratique*, en enterrant à tout jamais l'escrime conventionnelle du fleuret, a réussi à sauver de l'ennui le noble sport des armes... L'épée a donc droit à notre reconnaissance... Le moment est venu de la lui prouver en la dégageant des erreurs et des conventions qui ne tarderaient pas à la faire sombrer à son tour dans le marasme!...

L'épée, telle qu'elle est pratiquée maintenant, est incontestablement un sport athlétique au premier chef, et qui demande, avec un entraînement sévère, des qualités exceptionnelles de vigueur et d'endurance... Je parle ici de cette escrime ardente, mordante, combative qu'il sied de pratiquer pour aborder avec quelque chance de succès les grands matches ou les grands tournois...

Or, combien d'escrimeurs se donnent-ils la peine de préparer sérieusement leur entraînement? Combien *savent* tirer parti de leurs aptitudes physiques? A quoi faut-il attribuer ce singulier état d'esprit?...

Tout d'abord, à ceci: que le calendrier de nos épreuves est échelonné sur une période beaucoup trop longue... Notre *saison* dure au moins dix mois sur douze... C'est excessif! Il est impossible à un escrimeur de se maintenir en forme si longtemps... Il en résulte, pour chacun de nous, un état médiocre, constant, des hauts et des bas continuels, que nous avons coutume d'attribuer à l'incertitude ou au hasard des poules... C'est nous seuls qui sommes incertains en réalité... Mais ce n'est pas notre faute! Enfin et *surtout*, si nous ne nous donnons pas la peine de nous mettre au point, c'est que la plupart des épreuves que nous disputons ne valent pas, en somme, le mal et l'effort qu'elles exigent... Nous finissons par nous lasser de nous entre-tuer en famille pour pas grand chose, sans compter que, généralement, en dehors des prix dérisoires que nous pouvons récolter, ni nos membres, ni nos nerfs, ni notre amour-propre même n'y trouvent leur compte...

L'escrime à l'épée doit devenir un *spectacle athlétique*. Nous avons besoin d'émulation. Il nous faut du public autour de nous et non plus seulement quelques braves mais rares amis disséminés autour d'une piste pour nous encourager discrètement et sans bruit... Nous nous ennuyons mortellement, c'est un fait, et cette monotonie nous tuera si nous ne réagissons pas... Ici, la Fédération doit produire un gros effort, un effort décisif, en organisant des matches nombreux, intéressants, *publics*, en provoquant des rencontres internationales, individuelles ou par équipes, en mettant debout des soirées de gala où le grand public, soyez-en sûrs, affluera en masse, pour peu qu'une publicité intelligente soit faite autour de nous...

L'escrime redeviendra alors un sport attrayant, passionnant, populaire et ne sera plus seulement une gymnastique discrète pour vieux messieurs obèses en rupture de ventre...

JOÉ BRIDGE.

HIPPISME

Sur nos hippodromes

On photographiera les arrivées à Nice.

Il est fait, en ce moment, beaucoup de bruit autour des manifestations hippiques: le « doping » le « chronométrage » ont provoqué quelques controverses; certains gros écarts de rapports entre la pelouse et le pesage ont ramené sur le tapis — sur le tapis vert de la pelouse surtout — la fameuse question de l'unification; on a reparlé, enfin, de la question des arrivées.

Aussi bien, cette question des arrivées est-elle l'une des plus passionnantes. On se rappelle les discussions nées de l'arrivée d'une épreuve du Tremblay qui mettait presque sur la même ligne Science, Jarnac et The Irishman; de la contestation d'un jugement de Saint-Cloud qui faisait Nadège précéder Oudjda; du « tolle » qui accueillit l'affichage, pour une troisième place dans un steeple d'Auteuil, de Matsouyé, visiblement plus éloigné que d'autres adversaires du second de l'épreuve.

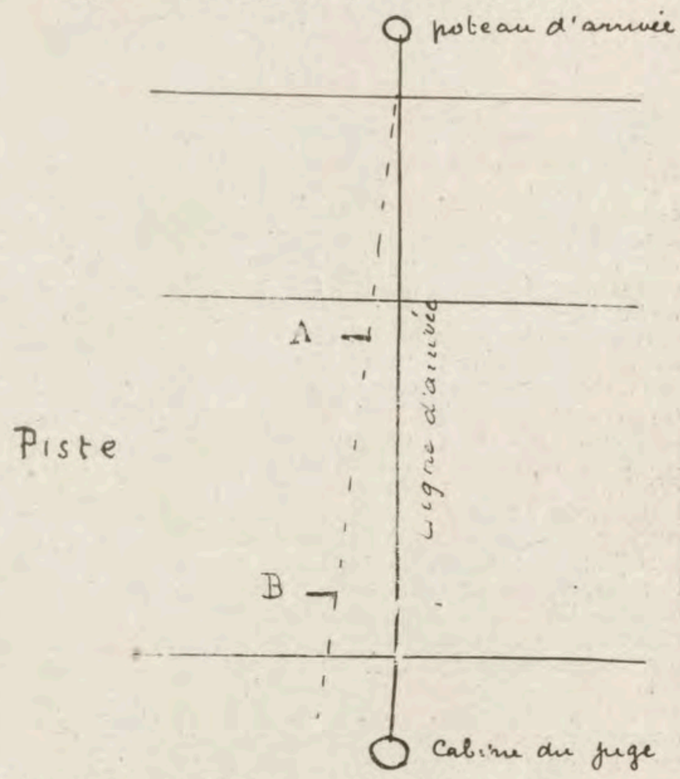
La Belgique, la première, s'est émue de ces classements que l'infaillibilité des juges doit faire accepter comme exacts. Et, la première également, elle a essayé, avec grand succès, la photographie des arrivées. Et elle a fait confirmer le verdict officiel par le verdict photographique.

On a très peu parlé en France, de ces essais, pourtant concluants. Et c'est parce qu'ils préoccupent, à l'heure actuelle, nos sociétés sportives que nous avons voulu, en disant ce qu'ils furent, montrer leur utilité.

L'appareil photographique, qui doit fixer l'arrivée de la course, est placé de telle façon que, lorsque le cheval qui se trouve en tête, rompt un fil vert en le touchant avec son poitrail, la plaque se trouve impressionnée par suite d'un déclanchement électrique et l'image du passage au poteau très nettement établie. Le fil est placé à une très courte distance de la ligne d'arrivée, un mètre environ.

Sur 60 essais fournis, 59 furent nets, irréfutables: et le soixantième manqua d'éloquence parce que l'employé avait négligé de tendre le fil que le premier cheval doit briser.

L'appareil photographique doit évidemment sur-



Ce schéma représente la perspective d'une fin de course entre deux concurrents A, et B, placés aux deux cordes de la piste. Les chevaux finissant sur la même ligne, l'un d'eux, A, semble posséder un sérieux avantage sur son adversaire, B. Erreur d'optique qui se trouvera, le poteau passé, être en faveur de B.

plomber la piste, de manière que, sur le cliché, la silhouette d'un cheval ne vienne pas cacher celle de son ou de ses voisins. Cela fut démontré dès les premières expériences; et lorsqu'on eut pris la précaution, pour faciliter la lecture du cliché photographique, de peindre en blanc la planche qui fait vis-à-vis au juge, pour que les concurrents se détachassent avec une grande netteté, on put affirmer que l'appareil était au point.

Des dead-heat furent ainsi photographiés sur l'hippodrome de Zellick et la reproduction des clichés les fit constater indéniables.

Il apparaît évident qu'avec la photographie des arrivées, des contestations comme celles que nous citions au début de cet article ou des erreurs flagrantes — la confusion des deux représentants de l'écurie Holtzer, à Deauville, qui provoqua le « couplement » des paris — ne se pourraient produire.

On se servit donc de la photographie des arrivées aux Jeux Olympiques de Stockholm et les résultats obtenus furent assez édifiants, pour qu'une société de courses française envisageât la possibilité de les utiliser.

C'est ainsi qu'un essai va être fait cet hiver sur le magnifique hippodrome de Nice.

Le dispositif qu'on va installer est ainsi conçu: le starter donne le signal du départ au pistolet; l'arme est en communication, par un fil électrique, avec deux montres installées sur les deux poteaux délimitant la ligne d'arrivée; la détonation provoque le courant qui actionne les deux montres.

Pendant que l'épreuve se dispute, un fil est tendu que doit briser le poitrail du cheval, finissant en tête; sa rupture provoque l'arrêt des deux montres et le déclanchement du mécanisme d'un appareil photographique installé sur le prolongement de la ligne d'arrivée. On obtient, outre l'image de l'arrivée, un chronométrage de la durée de l'épreuve.

Ces résultats obtenus, à l'étranger, par la photographie des arrivées, permettent d'affirmer que l'innovation prochaine sera des mieux accueillies.

En rendant toute erreur impossible, elle sera, pour le juge, un auxiliaire précieux et, pour le public, l'assurance que ses intérêts sont sauvegardés.

RENÉ BIERRE.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

REPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

De la rotation des balles de tennis sur elles-mêmes.

J'ai lu, dans votre numéro du 7 septembre, la réponse de M. Duchesne relativement à la rotation des balles de tennis et j'ai relevé plusieurs erreurs,

Je me permets de vous envoyer l'explication suivante :

Tout le monde sait que le projectile d'une arme rayée s'en va, par suite même de la rotation que lui ont imprimée les rayures, du côté où ces rayures tournent ; si l'arme est rayée à *droite*, le projectile tourne à droite et s'en va à *droite*. On dit qu'il *dérive* à droite, expression du reste très bien choisie. Si l'arme est rayée à gauche, le projectile *dérive* à gauche. La balle de tennis en fera autant. Mais il y a mieux, si, au lieu de tourner à droite ou à gauche, le projectile tourne de haut en bas ou de bas en haut, il s'élèvera ou s'abaissera par rapport à sa trajectoire normale. Cela est si vrai que les Prussiens, il y a une soixantaine d'années avaient des mortiers à bombe excentrée qui tiraient parti de ce phénomène. Suivant la façon dont on plaçait la bombe dans l'âme, elle tournait de haut en bas ou de bas en haut et pouvait gagner *quelques centaines de mètres* de portée.

Il y a mieux encore, en faisant tourner suffisamment vite le projectile dans un sens, de préférence des projectiles plats (*projectiles discoïdes*), qui présentaient leur tranche à l'air, on pouvait si bien les faire remonter qu'ils revenaient *en arrière*. Ils avaient, comme les billes de billard, de l'effet *rétro*, d'où le nom de projectiles *rétrogrades*. A l'heure actuelle, certains artilleurs, notamment dans l'artillerie Roumaine, se préoccupent encore d'utiliser ces projectiles. La théorie en a été faite, du reste, il y a déjà longtemps par Saint-Robert.

De plus en plus fort : Saint-Robert avait eu l'idée fort ingénieuse, pour donner à ses projectiles le mouvement de rotation voulu, de les tirer dans des canons *courbes* : le frottement suffisait à leur imprimer la rotation désirée et le projectile pouvait alors, non seulement s'élever bien plus facilement en l'air, mais même revenir en arrière. Saint-Robert avait donc purement et simplement réalisé le *canon courbe* pour faire du tir *rétrograde*. Les loustics de caserne qui répètent volontiers aux bleus qu'on emploie un *canon courbe pour tirer dans les coins* ne se doutent pas que leur plaisanterie est une réalité.

Un mathématicien distingué de l'artillerie, le général Chapel, bien connu des Parisiens, étudiait il y a quelques mois encore les projectiles discoïdes rétrogrades. J'ai eu moi-même bien souvent dans les mains un fusil courbe à projectiles discoïdes, qu'avait fait construire le commandant d'artillerie de marine Borgnis-Desbordes, mort, il y a quelques années, général de division au Tonkin.

Je crois avoir établi, par ce qui précède, que la rotation d'une balle de tennis doit forcément influer sur son mouvement de translation. J'ajouterai même qu'à vitesse égale, la balle de tennis, en raison de son faible poids (de sa faible masse), *dériverait* infiniment plus qu'un projectile lourd. Je m'excuse de ce long palabre balistique, mais les lecteurs de la *Vie au Grand Air* me le pardonneront sans doute, pour me récompenser de leur avoir appris qu'il existait réellement des *canons courbes pour tirer dans les coins*.

Et puisqu'il a été question de coins, j'ose espérer que ce qui précède en bouchera un à Chapuzot.

UN VIEUX TROUPIER.

N.-B. — On pourrait résumer tout cela en disant que l'effet de la rotation des balles de tennis est de faire *de l'effet*, comme au billard.

Comment nettoyer les culasses des cylindres

Il faut employer les désincrustants qui utilisent, soit une action chimique qui dissout les matières calcaires, soit une action mécanique (exemple, la fécule de pommes de terre), en formant un dépôt boueux qui disparaît par lavage.

On peut employer une faible solution (au 1/10) d'acide chlorhydrique. Laver le cylindre : il se produit une forte effervescence, mais il faut procéder à plusieurs lavages successifs.

On peut encore employer la mélasse, qui précipite le tartre en flocons légers aisément éliminables.

M. Villemart a conseillé, naguère, dans la *Vie automobile*, l'usage de l'aluminate de baryte, qui transforme les sels calcaires en produits insolubles, sulfate et carbonate de baryte, et donne naissance à de l'aluminate de chaux, également insoluble. Mais ces produits lourds tombent au fond des récipients, et ce qui est sans inconvénient pour les générateurs de vapeur, ne l'est plus dans une circulation d'eau sur une automobile.

La glycérine dans l'eau de circulation, constitue également un tartrifuge.

L. B.

Y a-t'il des hélices à pas variables pour aéroplanes ?

Dans votre numéro du 21 septembre, un de vos lecteurs M. J. Villa demandait s'il n'était pas possible de construire des pales d'hélices mobiles, permettant le freinage d'un aéroplane au moment de l'atterissage.

Je puis vous dire qu'un de mes amis, M. Berthod a réalisé cette invention qui répond exactement à l'idée de M. Villa.

L'invention consiste en une hélice à changement de pas progressif, fonctionnant soit à la volonté du pilote, soit automatiquement.

Le pas des pales varie suivant la force du moteur et la vitesse acquise, ce qui assure le rendement maximum de l'hélice.

En outre, le pilote peut obtenir tous les pas, du plus petit au plus grand, aussi bien en marche avant qu'en marche arrière, ce dernier mouvement pouvant être utilisé comme freinage.

Les principaux avantages ce cette invention sont les suivants :

Cette hélice peut se fixer sur n'importe quel appareil, de la même façon que l'hélice ordinaire, il n'y a en plus que le tambour à rampe et la commande.

En ce qui concerne l'aéroplane, l'hélice facilite singulièrement la manœuvre des appareils sur le terrain, car elle permet à un pilote de mettre son moteur en marche en plaçant les pales au point mort et en augmentant progressivement la vitesse par la variation des pas des pales, en cas de faux départ. Si l'appareil prenait une direction dangereuse comme cela est arrivé malheureusement dans bien des circonstances, le pilote peut en faisant marche arrière, arrêter par freinage son appareil sans danger de capotage et en évitant ainsi de blesser des personnes qui, imprudemment, se trouveraient sur le parcours de l'aéroplane.

Pour le départ dans des terrains étroits, on peut au contraire « décoller » très rapidement en donnant aux pales le pas voulu pour atteindre, le plus vite possible, la *vitesse maxima*, quitte à remettre par la même manœuvre l'hélice au pas voulu une fois le départ effectué.

Mais c'est surtout dans les *descentes et atterrissages* que l'intérêt de l'hélice Berthod apparaît bien nettement, l'aviateur n'arrête pas son moteur, il se contente de mettre son hélice au point mort et au, moment du redressement, de la faire remarcher.

Les pales sont facilement démontables, se remplacent aisément sans démonter le moyeu.

En ce qui concerne le dirigeable, la nouvelle hélice permet de supprimer l'embrayage, ce qui supprimera les à-coups au démarrage, elle permet de passer progressivement d'une vitesse donnée à la vitesse maxima, et le ballon, considéré ainsi comme vaisseau de guerre peut prendre la vitesse voulue, soit pour *l'observation*, soit pour *le tir*, soit pour *la fuite*.

Cette hélice aura également son application dans la *navigation fluviale* à titre de *propulseur aérien*, ainsi que pour les traîneaux à traction animale. Ce serait un tracteur parfait, économique, offrant beaucoup de sécurité puisque en même temps que la traction on obtient le freinage.

D. VALLAT,
103, boulevard Poniatowski, Paris.

Pourquoi ne fait-on plus d'automobiles à six roues ?

Vers 1906 ou 1907, quelques châssis à six roues firent leur apparition, excitant la curiosité du public. On vanta beaucoup, d'abord, les avantages de ce système. Les techniciens s'accordèrent à reconnaître au châssis à six roues (genre Brillé, Darracq Serpollet, Borderie, etc.), des avantages concernant la capacité, la direction et la suspension.

Le premier et le plus important est la capacité. Un châssis à six roues permet une charge plus forte qu'un châssis à quatre roues pour le même poids total porté par chaque roue.

Cela a une importance considérable, car on sait que l'usure des pneumatiques avec bandages caoutchouc plein augmente très rapidement avec la charge.

Le deuxième argument en faveur des voitures à trois essieux, avec l'essieu du milieu moteur, réside dans son petit rayon de virage. L'essieu avant et l'essieu arrière étant tous les deux directeurs (commande à bielles articulées), on conçoit que la voiture puisse tourner dans un rayon très petit.

Le troisième argument des partisans des voitures à trois essieux était la douceur de la suspension. Ces deux derniers avantages étaient très réels : malheureusement, le premier n'était pas aussi grand qu'on a bien voulu le dire et, en tous cas, pas assez grand pour contrebalancer la complication très réelle de la construction et le prix de revient plus grand.

Pour tirer tout le bénéfice possible des deux roues supplémentaires, il fallait répartir uniformément la charge sur les trois essieux, alors les deux supplémentaires déchargeaient les quatre autres. Malheureusement, les roues motrices exigent une certaine charge au-dessous de laquelle l'adhérence devient insuffisante. De toute façon, il faut donc charger les roues motrices d'un certain poids (d'autant plus grand que le moteur est plus puissant). Il ne sert donc à rien de le décharger par deux roues supplémentaires. Les roues motrices ne peuvent pas être soulagées.

Voilà pourquoi les châssis à six roues ont échoué.

H. P.

QUESTIONS NOUVELLES

Quelles sont les meilleures chaussures de football ?

1° Quelles sont les meilleures chaussures de football association : celles à barrettes *ou celles à* bouchons ?

2° Les protège-chevilles sont-ils vraiment efficaces ?

MARCEL R.,
Paris-Plage.

La question des cônes d'embrayage.

Comment peut-on remédier à l'ennui que cause un cône d'embrayage trop brusque ?

M. F.

La guerre aérienne.

Est-ce qu'un canon à tir rapide, à bord d'un dirigeable, ou une mitrailleuse à bord d'un aéroplane provoquent un recul pouvant compromettre la stabilité et, par conséquent, nuire au lieu de servir ?

FRANÇOIS GOY,
Paris.

Nous publierons, dans notre numéro du 19 octobre, les réponses que nous aurons reçues se rapportant à ces questions.

TRICK.

INVENTIONS NOUVELLES

Un bateau à hélice aérienne.

Ceux qui considèrent comme insoluble le problème de la Loire navigable ont dû être bien surpris, la semaine dernière, en assistant aux essais du *Passe-Quand-Même*. Le nouveau bateau-glisseur, du système inventé par M. de Bosredon, que M. d'Outremont vient de faire établir pour circuler sur la Loire.

LE BATEAU-GLISSEUR A HÉLICE AÉRIENNE DE M. D'OUTREMONT, PILOTÉ PAR GARROS.

Ce glisseur mérite bien son nom, car, monté par 18 personnes, il ne cale que 10 centimètres d'eau. Il se compose d'une coque très légère, mais rendue rigide par des tendeurs d'aéroplane qui l'arment à la manière d'un pont métallique ; d'un moteur de 12 HP et de deux hélices : l'une à eau, pour naviguer en eau profonde ; l'autre aérienne et se substituant automatiquement à la première, dès que le lit de la rivière se relève ; l'hélice aérienne offre cette particularité, d'être à pas variable et à pales réversibles, ec qui permet de freiner, et de passer en marche arrière sans à-coups.

Le gouvernail et les dérives du bateau sont également mobiles, et se relèvent d'eux-mêmes dès qu'un obstacle, roche ou banc de sable, se présente.

Il y a là un dispositif très ingénieux, et qui, outre le plaisir de naviguer sur de belles rivières peu profondes, comme la Loire, la Dordogne, le Lot, etc..., offrira une grande utilité à tous ceux qui veulent s'aventurer dans des régions non explorées des colonies, où les rivières à cours très variables constituent les seules voies de communication praticables.

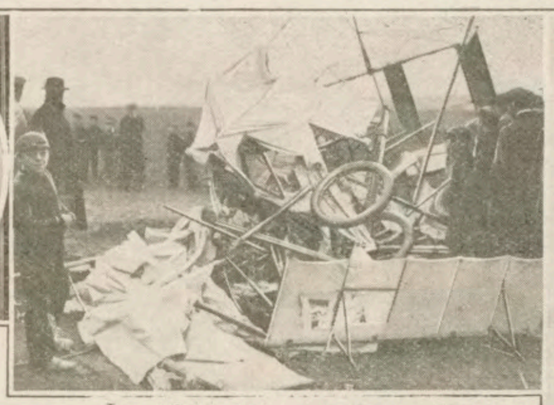
Roland Garros a piloté, la semaine dernière, le bateau de son ami, R. d'Outremont, et s'est vivement intéressé aux diverses particularités qu'il présente.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

M. William Cumming, qui a gagné le championnat de tennis d'Alexandrie.

L'accident mortel du lieutenant Thomas a été provoqué par une pince oubliée sur un plan ; elle tomba dans l'hélice, déterminant la chute.

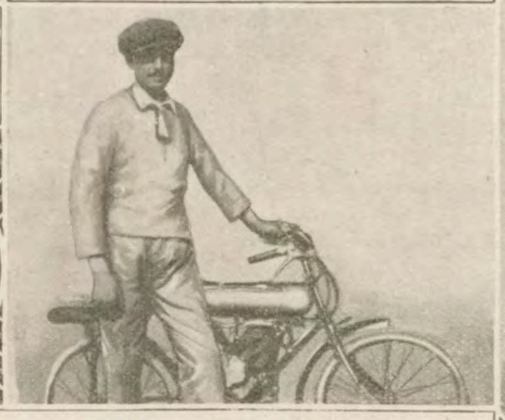
Guillaux s'est distingué dans ses tentatives pour la Coupe de distance.



Les débris de l'appareil des lieutenants allemands Berger et Junghaus qui se tuèrent le 21 septembre, en tombant de 2.000 mètres.

Francisque Foray qui a gagné le championnat cycliste disputé à Panissieres, sur 50 kilomètres.

Ch Nieuport fait des expériences de télégraphie sans fil en aéroplane, avec le sapeur Landry.



Constantin Theys, qui a gagné, avec une grande facilité la course de motocyclettes, disputée le 15 septembre à Constantinople.

Al. Palzer (à droite), le fameux espoir blanc, dont on dit grand bien en Amérique.

Durnan qui doit rencontrer Jim Barry, dans un match pour le championnat du monde d'aviron, le 14 octobre prochain.

L'aviateur grec Caramanlakis (à droite) qui s'est tué en tombant près de Corinthe.

Le lieutenant italien Anaglia, sur son Bréguet, en compagnie du lieutenant Parenti et de deux mécaniciens, partant pour faire une reconnaissance, en Tripolitaine.

Daucourt vient de s'attribuer le Prix du Conseil général, couvrant 770 kilom. (Hélice Chauviere).

Martinet complètement remis de son accident du Circuit d'Anjou, a repris ses vols à l'aérodrome de Corbeaulieu. Le voilà se disposant à emmener Madame de Winiawska au-dessus de la campagne.

Le départ de la course de motocyclettes, Paris-Tours, disputée le 29 septembre. Très peu de concurrents ont été pénalisés. Une épreuve de souplesse, qui se disputera prochainement, fixera le classement.

L'arrivée de Rose, le vainqueur du challenge Allen (Tour de Neuilly), disputé dimanche dernier.

Un passage du challenge Gresser (5,000 mètres plat) qui fut gagné le 29 septembre, par Dumonteil, devant Frémont et Boulay ; au cours de la même réunion, Arnaud s'attribua le challenge Fos.

Le concours national de cyclisme militaire s'est terminé le 22 septembre. René Vincent, sur bicyclette Terrot, a pris la première place du classement général devant Kœnig et C. Vincent.

Le lieutenant-colonel Estienne vient d'être promu au commandement du 3e groupe d'aviation à Lyon.

Le colonel Bouttieaux prend le commandement du 1er groupe d'aviation à Versailles.

Le challenge international de Paris (Football-Association) a été gagné par le Club athlétique de Vitry. Les joueurs du Servette Football Club, s'étant retirés après la mi-temps, non sans avoir fourni un match de boxe animé.

HIPPISME

Récents vainqueurs

Examen des pedigrees de Bonbon Rose et de Coupesarte.

Les résultats de la semaine internationale de Maisons-Laffitte nous fournissent un contingent de vainqueurs, dont il peut être intéressant d'examiner le pedigree.

Le lauréat le plus en vue est naturellement celui qui s'est adjugé le gros morceau, Bonbon Rose, le gagnant de la Coupe d'Or.

Lorsqu'il est venu disputer le Grand Prix de Paris, Bonbon Rose se présentait comme le crack du Midi, ses six sorties de l'année avaient été des victoires, dont le montant total atteignait 68.250 francs, chiffre très élevé pour la province. Après s'être honorablement comporté dans le Grand Prix de Paris, dans le Prix du Président et dans le Grand Prix de Vichy, il était digne de la compensation qui lui est échue, l'autre jour, à Maisons-Laffitte.

Comme sa grand'mère Bélia par Ermak, comme sa mere Bombala par Nevers II, Bonbon Rose par The Quack est né au haras de Monbel. Il faut aller, pour trouver l'ancêtre importée, jusqu'à son arrière grand'mère, une nommée Bénarès, qui, née en Angleterre, en 1873, a été importée en France en 1886.

Cette Bénarès était fille de Brahma, un étalon peu connu que l'on rencontre rarement dans les pedigrees; sa souche maternelle était cependant bonne, elle remonte à Mountain Flower dont descendent, comme performers récents, Imrak, Infortuné et Italus. Bien mieux, si on continue encore trois générations plus haut, on trouve Gibside Fairy, l'ancêtre de toute une descendance fameuse, parmi laquelle on peut noter Mordant, Brisecœur, et surtout Flying Fox.

BONBON ROSE

C'est dire que Bonbon Rose appartient à une souche excellente de la famille 7. Faisons remarquer, comme détail intéressant, qu'il est le premier produit de sa mère, Bombala. Celle-ci, née en 1903, a fourni en province une carrière normale: elle y a gagné, à deux ans, deux courses sur quatre pour 5.734 francs et à trois ans, cinq courses sur onze pour 23.917 francs. Puis, à la suite de deux essais infructueux sur les haies, à Pau, au mois de décembre de sa troisième année, elle a été envoyée au haras à quatre ans. Après avoir été vide en 1908, elle a donné, en 1909, Bonbon Rose par The Quack, en 1910, Barour par Plum Tree; elle a été vide, de nouveau, en 1911.

The Quack, le père de Bonbon Rose, est né en Angleterre en 1892; il a été importé en France en 1898. Ses produits courent sur l'hippodrome depuis 1902: on peut citer, parmi eux, Fragilité, Roi du Monde, Ruche à Miel, Cortado, Sublima et Miella, aucun n'ayant eu l'envergure du vainqueur de la Coupe d'Or.

Il est permis, cependant, de supposer qu'il n'a peut-être pas eu à sa disposition tous les éléments de succès que possèdent les étalons moins éloignés de la région des grands élevages. Car l'ensemble de son pedigree faisait espérer, d'une façon générale, des résultats se rapprochant plutôt de celui qu'il vient d'obtenir récemment avec Bonbon Rose.

Il possède, en effet, la plupart des bons sangs anglais: son père, Friar's Balsam est un fils d'Hermit et sa mère est une fille de Galopin. Il est issu d'un inbreeding incestueux: son arrière grand'mère maternelle, Chanoinesse, est une propre sœur d'Hermit, son grand-père paternel. Ses autres inbreedings sont plus éloignés sur Martha Lynn, la mère de Voltigeur, sur Melbourne et sur Birdcatcher.

En face d'un croisement en dedans aussi concentré, le pedigree de Bombala offre un contraste: car ses seuls inbreedings sont très éloignés sur Rataplan et son propre frère Stockwell, sur Monarque et sur West Australian. Cependant Belia, la mère de Bombala, possède un inbreeding rapproché sur les deux propres frères, Voltigeur et Barnton, inbreeding qui constitue un rappel heureux de celui qu'on trouve chez The Quack sur Martha Lynn, la mère de Voltigeur et de Barnton.

L'union de The Quack et Bombala donne en Bonbon Rose un pedigree caractéristique de croisement en dehors, avec deux inbreedings bien timides, bien lointains sur Stockwell et sur Voltigeur. C'est en somme l'assemblage des sangs anglais avec les sangs français qu'apporte Bombala par l'intermédiaire de son père Nevers II et de la lignée mâle de son grand-père maternel, Ermak.

Pouvait-on prédire sur le papier la carrière de Bonbon Rose? Non; mais d'un autre côté, il n'était pas permis de le condamner. L'examen de son pedigree constitue donc une excellente étude, qui nous apporte probablement sa part d'enseignement nouveau.

Bien qu'il soit peut-être un peu prématuré de s'occuper des représentants de la jeune génération, nous pouvons cependant détacher encore parmi les vainqueurs de cette semaine internationale la pouliche dont la qualité vient d'être mise en relief par son succès dans le Critérium de Maisons-Laffitte, succès remporté de haute lutte sur ses contemporains les plus qualifiés.

Coupesarte est une fille de Doriclès et de Clairette.

Elle appartient à une souche de la famille 5, qui est acclimatée en France depuis plus de quatre-vingts ans. Il faut remonter jusqu'à sa neuvième génération d'ascendants pour arriver à l'ancêtre importée, une nommée Miss Ann qui, née en Angleterre en 1827, a été importée la même année en France.

Sa mère Clairette n'est pas une inconnue pour nous. Elle a donné, l'année précédant la naissance de Coupesarte, Corton II, auquel j'ai fait allusion au mois de février lorsque j'ai passé en revue les pedigrees des trois ans les plus estimés par le handicapeur de l'Optional. Je puis même rappeler la conclusion que je formulais en ces termes: « Bien que sorti du prix à réclamer, Corton II peut nous donner l'espoir d'une carrière intéressante. » On doit, je crois, reconnaître qu'il a réalisé cet espoir; il l'aurait même dépassé peut-être s'il n'avait fourni, très brillamment d'ailleurs, cette course meurtrière que représentent pour un trois ans les 3.000 mètres de la Coupe: en remontant à une date respectable, on peut citer tout juste Or du Rhin II, comme cheval de trois ans n'ayant pas laissé dans la Coupe la plus grande partie de ses moyens.

Pour en revenir à Clairette, c'est une propre sœur de Champignol et de Chambertin, donc une fille de Le Sancy. Son pedigree offre la caractéristique du croisement en dehors, avec un inbreeding éloigné sur Touchstone.

Doriclès, lui, possède un inbreeding normal sur Melbourne et d'autres plus lointains sur Bay Middleton, Touchstone et Pantaloon. Quant à Coupesarte, elle compte deux inbreedings éloignés, l'un sur Young Melbourne, l'autre sur Newminster.

L'alliance Retz et Clairette, qui a produit Corton II, présentait cette particularité de donner le croisement de Doncaster avec Le Sancy, qu'on retrouve notamment chez Le Sagittaire. L'alliance Doriclès et Clairette, qui a produit Coupesarte, réalise le croisement de Saint Simon, grand-père de Doriclès, avec Le Sancy, père de Clairette: c'est une formule qui a été illustrée récemment par Ossian et Montrose II; la formule presque semblable, Galopin avec Le Sancy, peut invoquer comme exemple As d'Atout, Alcantara II et Zénith II.

René Riondet.

La Semaine Internationale

L'élevage américain s'est couvert de gloire.

L'année sportive nous offre peu de semaines aussi bien remplies que celle qui vient de s'écouler. Il n'y a guère qu'au mois de juin, dans le voisinage du Grand Prix, que se rencontre une pareille succession d'épreuves importantes: à Maisons, la Coupe d'Or et les trois grands handicaps traditionnels, à Longchamp, le Prix Vermeille.

La Coupe d'Or est aujourd'hui l'épreuve capitale du meeting international et une des meilleures courses de l'automne. Fondée en 1907, et par conséquent courue pour la sixième fois cette année, elle s'est également partagée entre les trois ans et les représentants des générations antérieures, le clan des jeunes et celui de leurs aînés comptant chacun trois victoires, le trois ans Bonbon Rose a rétabli l'équilibre qu'avait rompu, l'année précédente, Cadet Roussel III. Après une longue et brillante série de succès régionaux, le poulain de M. de Monbel avait subi dans le Grand Prix le premier échec de sa carrière, mais, tandis que la plupart des concurrents, qui avaient, à Longchamp, partagé son sort, se réhabilitaient: De Viris, Amoureux III, Martial III, Gorgorito, lui, au contraire, avait subi à Maisons, dans le Prix du Président de la République, un nouvel insuccès plus radical que le premier. La course très honorable, mais très dure du dimanche précédent l'avait éprouvé, et il en était mal remis encore, très vraisemblablement. Nous l'avons retrouvé tout autre à Longchamp dans le Prix de Madrid, où il a fourni contre Matchless, à deux livres seulement pour l'âge, une course très remarquable.

Sans attacher plus d'importance qu'il ne convient au rapprochement, l'état exceptionnel du terrain rendant les résultats de Bade, comme ceux de Dieppe, sujets à caution, il n'est pas inutile de constater que Gorgorito s'est moins bien comporté que lui contre Matchless, à poids égal. On n'a pas attaché au résultat du prix de Madrid toute l'importance qu'il avait en réalité, sans quoi on eût fait de Bonbon Rose un des favoris de la Coupe d'Or, au même titre que Shannon et Martial III.

La victoire qu'il y a remportée le classe définitivement parmi les meilleurs sujets de son année et d'une année très bonne, en somme qui manque peut-être de chef de file bien indiqué, d'animaux de très grand ordre, mais où les bons chevaux, ceux qui forment ce qu'on peut nommer la première catégorie de la génération, sont en nombre inusité.

Bonbon Rose s'est montré, dans la circonstance, une dizaine de livres meilleur que son aîné, Templier III, qui était, dans son année, le type du bon cheval de second ordre. La légère supériorité qu'il a montrée sur Martial III nous indique, d'autre part, assez exactement sa place parmi ses contemporains, c'est-à-dire tout près d'Amoureux III, sinon tout à fait sur sa ligne, et un peu au dessous, par conséquent, de Gorgorito III, Houli, Wagram II, Floraison, etc.

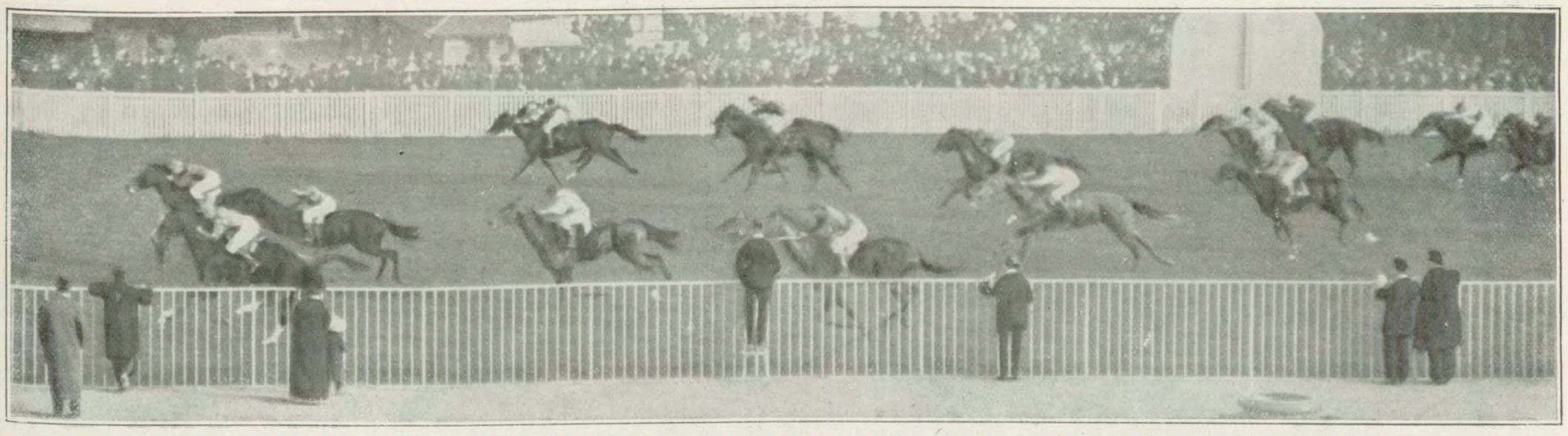
Il n'y a généralement aucune conclusion à tirer, aucun commentaire intéressant à faire d'un handicap. Mais ceux de cette année font exception, car ils nous ont, tous les trois, révélé quelque chose.

Il n'y a eu véritablement en course, sur trente partants, dans le handicap de la Tamise, que les trois premiers, Novelty, Hampton Court et Mary The Second, trois produits de l'élevage étranger. Mais il faut noter que tous les trois appartiennent à des écuries françaises ou installées en France, qu'ils sont donc tous les trois en France à demeure, n'ayant, à leur disposition que les courses internationales, c'est-à-dire de très rares occasions de gagner leur vie. Ils ont donc été nécessairement réservés de longue main, préparés, affutés pour la course en question. Qu'ils y fassent très bonne figure en la gagnant, il n'y a pas plus lieu de s'en étonner que de s'en plaindre. Le gagnant Novelty s'était classé, à deux ans, à la tête des chevaux de son âge, et n'avait pas récolté moins de 500.000 francs d'argent public. A trois ans, il avait peu ou point couru. Le handicapeur, privé de tout moyen de comparaison et obligé de lui attribuer un poids au jugé, sur l'importance de ses succès à l'étranger, avait été, peut-être, à son endroit, d'une certaine indulgence. Pas bien grande, aurait-il pu répondre le premier jour, puisqu'il n'a gagné que péniblement, battant d'une tête Hampton Court, et d'une demi-longueur, Mary The Second, handicapés tous les deux, à l'aide d'éléments précis, sur des performances fournies en France. On ne pouvait vraiment tomber plus juste. Mais il est peu probable que Novelty ait donné là pleinement sa mesure: on s'en est aperçu, le vendredi, dans le Prix de l'Escaut, où Novelty, avec un poids de quatorze livres plus lourd, a remporté un nouveau succès, plus facile que le premier, tandis que, le même jour, Mary The Second succombait contre Maboul II. Or, Mary The Second rendait deux livres à Novelty, lors de leur rencontre, et elle en recevait neuf de Maboul II. Pour mettre ces trois résultats d'accord, il faut admettre, ou bien que Maboul est de huit livres meilleur que Novelty, ce qui est bien invraisemblable, ou que Mary The Second a couru beaucoup moins bien que la première fois, ou Novelty, beaucoup mieux la seconde. Je crois qu'il y a un peu de vérité dans ces deux dernières alternatives et, surtout dans la seconde, Novelty est tenu, d'ailleurs, en si sainte estime par son entourage que, dimanche, à Longchamp, son entraîneur se déclarait prêt à accepter un match contre Wagram II, ou n'importe quel cheval en France, à poids pour âge, sur 1.200 à 2.000 mètres, pour un enjeu de 10.000 francs. Il serait à souhaiter que le comte Le Marois relevât le défi pour Wagram II, ou M. Caillault pour Maboul II.

Dans le Prix Vermeille, où se sont illustrés Rêveuse et Fourvières, l'honneur a été pour Fourvières qui rendait sept livres à la gagnante Rêveuse et n'a certainement pas été battue d'autant. C'est une très belle pouliche qui n'avait pas donné toute sa mesure dans la première moitié de l'année et qui la donne à l'automne. Comme bien des pouliches et bien des gagnantes du Prix Vermeille, Rêveuse a suivi la même voie. Ses qualités dominantes sont la tenue, la résistance, précisément celles qui paraissent faire défaut à Porte Maillot.

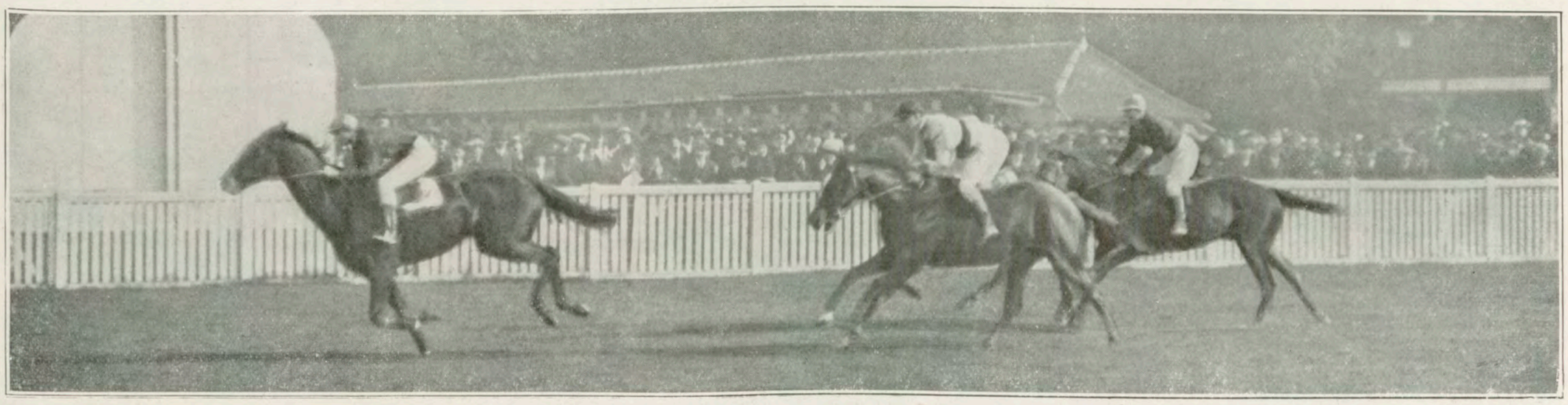
Stuart.

LES COURSES A MAISONS-LAFFITTE

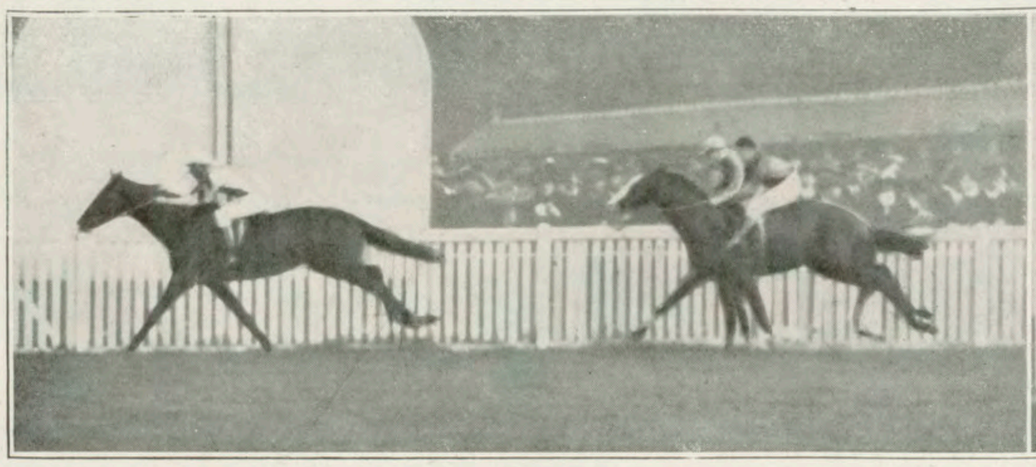


Novelty Mary the Second Hampton Court Bugler

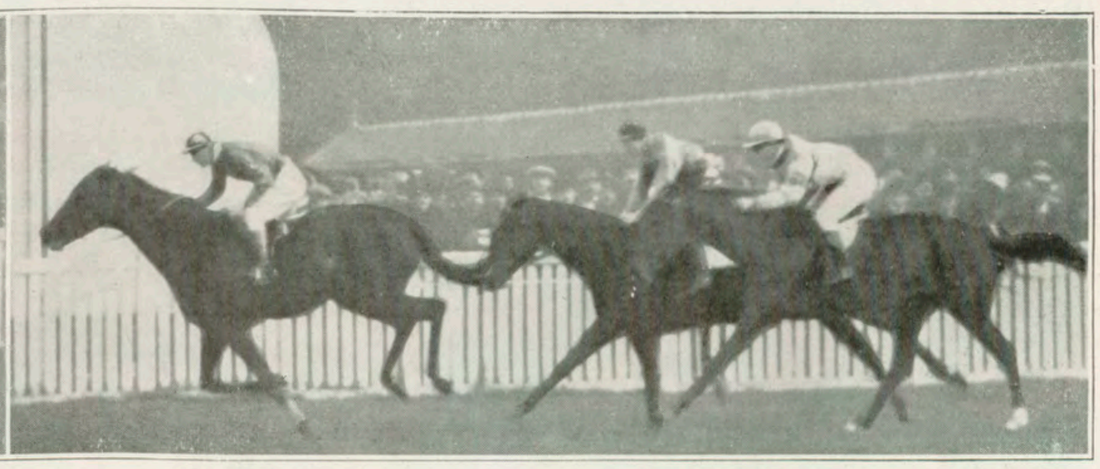
LE HANDICAP DE LA TAMISE (1.800 mètres, 25.000 francs); — 23 Septembre. — Aux 1600 mètres.
Bugler, La Plata II, Valmajour II, Ribaude, Hallebarde, Mary the Second, Novelty et Hampton-Court ont été tout de suite détachés; au poteau ordinaire, Mary the Second, Novelty et Hamoton Court luttaient de front: Novelty gagnait d'une courte tête devant Hampton-Court.



LE PRIX DE LA MANCHE (1.000 mètres, 10.000 francs) — 23 Septembre. — L'arrivée.
Radial, Jarretière, Shannon II, La Choisille sont partis en tête. A l'intersection des pistes, Jarretière prenait l'avantage, elle passait le poteau avec une longueur et demie d'avance sur Jarnac. La Choisille finissait troisième à une demi-longueur.



LE HANDICAP DE LA SEINE. — 25 Septembre. — Un passage.
Bourdelas, est parti devant Infortuné, Tribun III, Sarrasin, Rupestris II, Cyrinus et Flor Fina. En face, Bourdelas menait toujours. Rupestris venait en seconde position au tournant.

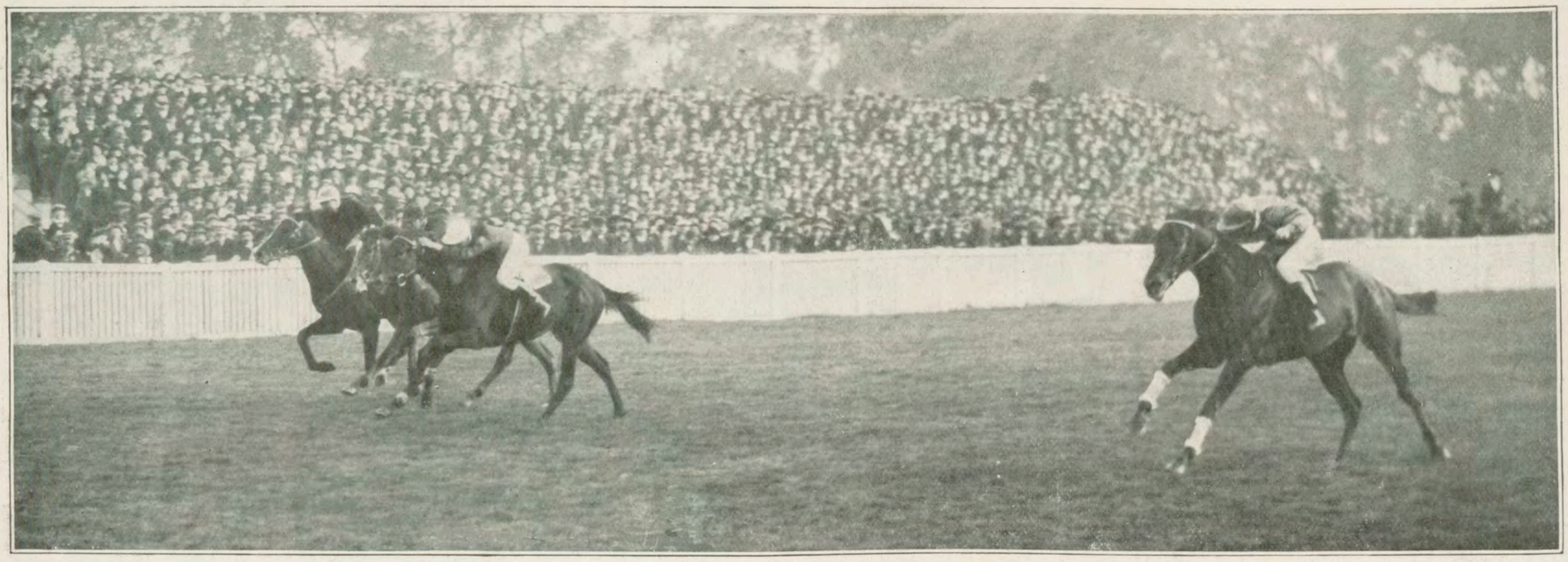


L'ARRIVÉE DU HANDICAP DE LA SEINE. (3.200 mètres, 25.000 francs). Dans la ligne droite, la lutte s'engageait très vive, entre Sarrazin, Rupestris et Cyrinus. C'est Sarrasin qui l'emportait devant Rupestris II à une demi-longueur. Cyrinus troisième.

Bonbon Rose Martial III Templier Night Rider

LA COUPE D'OR (2.000 mètres, 50.000 francs). — 25 Septembre. — L'Arrivée.
Quinze concurrents se sont présentés dans cette épreuve. Bonbon Rose est parti en tête avec Ulex, Cambronne et Calvados III. Au poteau des 1.600 mètres, Bonbon Rose se détachait avec aisance, Martial se lançait à sa poursuite, mais ne pouvait faire mieux que de terminer à une tête du poulain de M. de Monbel.

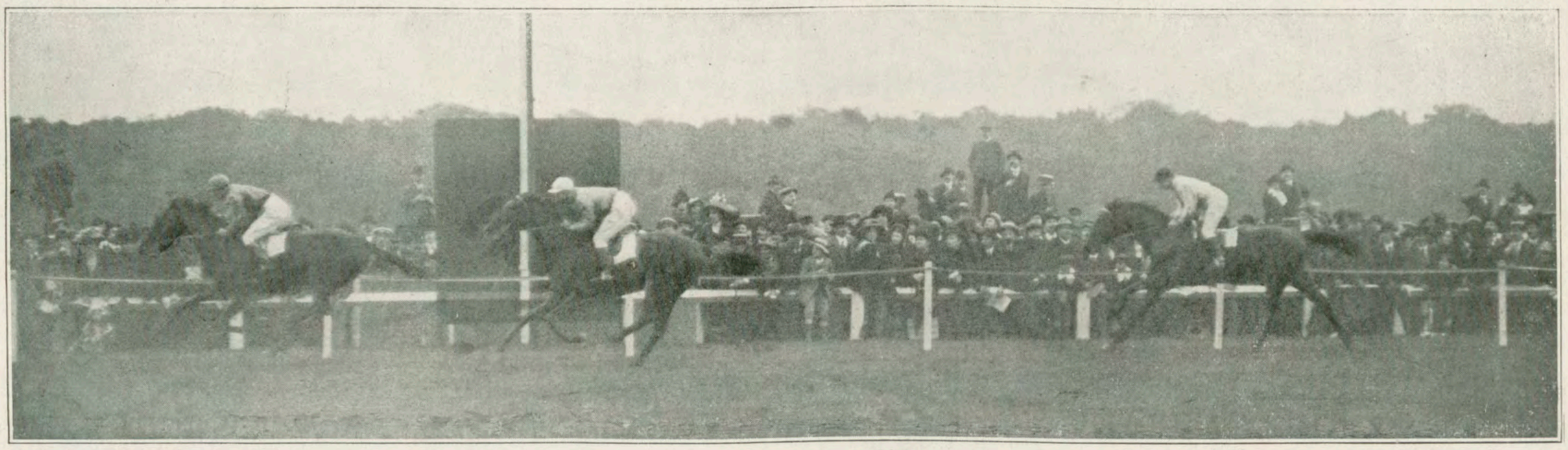
DE MAISONS-LAFFITTE A LONGCHAMP



Dagor Oukoïda Coupesarte Sans-le-Sou

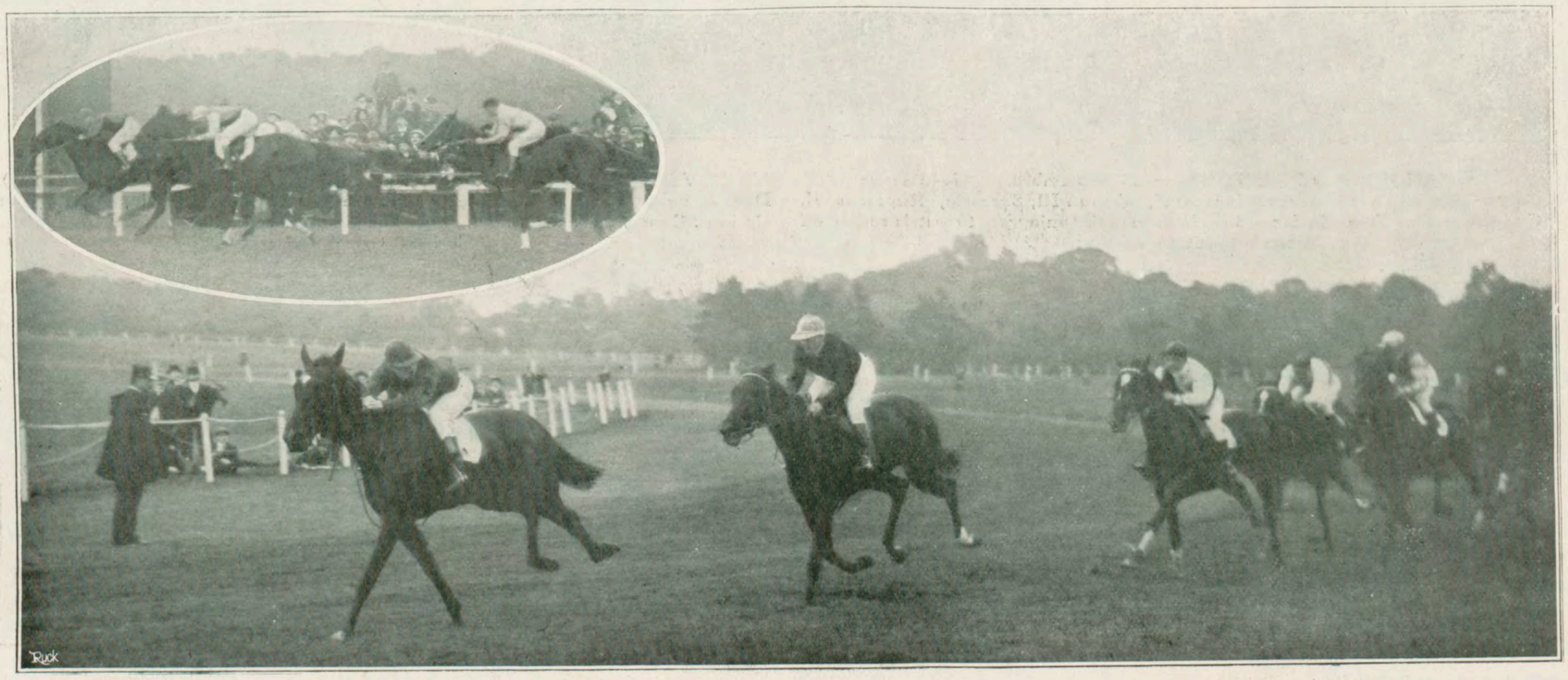
LE CRITERIUM DE MAISONS-LAFFITTE (1.200 mètres 20.000 francs). — 27 Septembre. — L'arrivée.

Dagor est parti devant Baldaquin, Oukoïda, Coupesarte et Sans-le-Sou. Aux tribunes, Coupesarte, énergiquement poussé par J. Childs, venait prendre l'avantage et battait Dagor d'une encolure. Oukoïda troisième à une tête.



LE PRIX DE VILLEBON (2.400 mètres 20.000 francs). — Longchamp, 29 Septembre. L'arrivée.

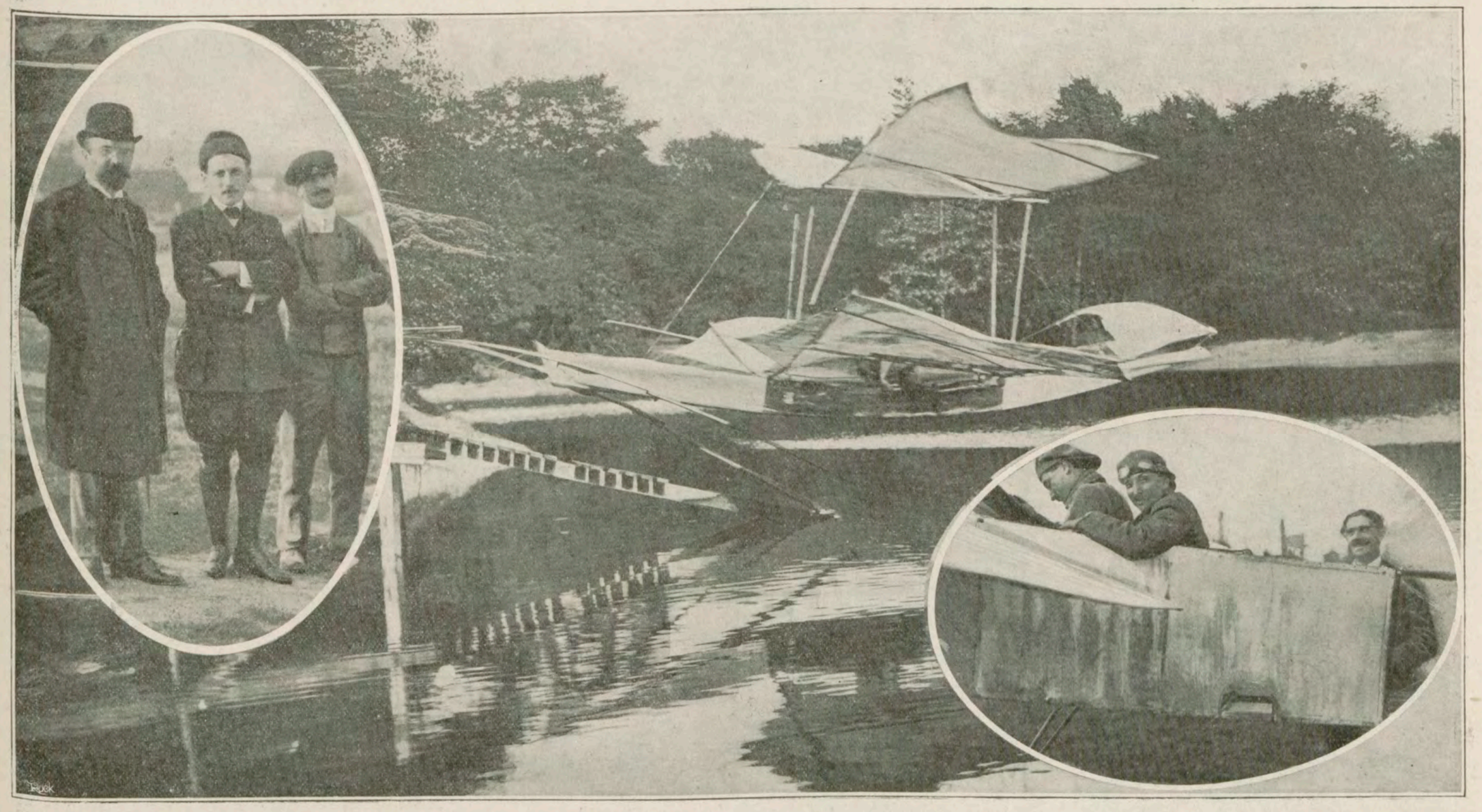
Houli, le vainqueur du Grand-Prix de Paris a mené devant Wagram II, Ultimatum et Rouble. Dans la ligne droite, Wagram II passait et gagnait facilement de deux longueurs devant Rouble, qui précédait lui-même Houli de deux longueurs.



LE PRIX VERMEILLE (2,400 mètres 40.000 francs). — Longchamp, 29 Septembre.

Rêveuse, Ondée II, Hardie et Porte-Maillot sont partis les premiers dans la montée. Ondée II prenait la tête. Dans le bas de la descente, Rêveuse reprenait le commandement. Dans la ligne droite, elle était attaquée par Fourvières et Hardie, mais gardait néanmoins une demi-longueur sur Fourvières. En médaillon, l'arrivée.

LA MORT DE CHARLES VOISIN



QUELQUES SOUVENIRS DE LA VICTIME

Charles Voisin, l'un des précurseurs de l'aviation, qui, construisit le premier biplan et le premier hydro-aéroplane, s'est tué en automobile le 26 septembre, tandis que la baronne de Laroche qui l'accompagnait, était blessée. Charles Voisin avait 30 ans. Nous donnons, au milieu, une expérience de planeur de Charles Voisin au lac d'Enghien, en 1907. A gauche, Charles Voisin, à Issy, avec M. Barthou et le regretté aviateur Delagrange. A droite, Charles Voisin avec Garros, dont il était le manager, et le député Doussaud.

NOTRE GRAND CONCOURS DE JEFFRIES

Nous donnons aujourd'hui les résultats de notre Grand Concours de Jeffries. Ce concours portait sur 25 questions, auxquelles il s'agissait de répondre comme suit :

1° Védrines.
2° Cupa Catalunya.
3° Base Ball.
4° Rien ne sert de courir, il faut partir à point.
5° Beaumont, Communeau, Contenet.
6° La *Vie au Grand Air*.
7° Boxe.
8° (Voir la gravure ci-contre).
9° 38 combinaisons.
10° Dans quelques minutes, il allait aller voir pendre.
11° Corbett.
12° Le nègre est blanc.
13° Philadelphia.
14° Rétablir Charley Brady et Billy White.
15° San Francisco est en Californie et non en Louisiane.
16° Delaney.
17° Ile - tombe - A sur *la* - fasce (il tomba sur la face).
18° Dé - loyal.
19° Cloche, loche.
20° Coin.
21° Boue et boxe.
22° Un poing c'est tout (devise choisie par le jury).
23° Intérieurement et délibérément.
24° Je le touchai du droit (au lieu du gauche) au corps.
25° Alexandre-le-Grand est mort en 323 avant Jésus-Christ, c'est-à-dire il y a 2.235 ans et non 3.000 ans.

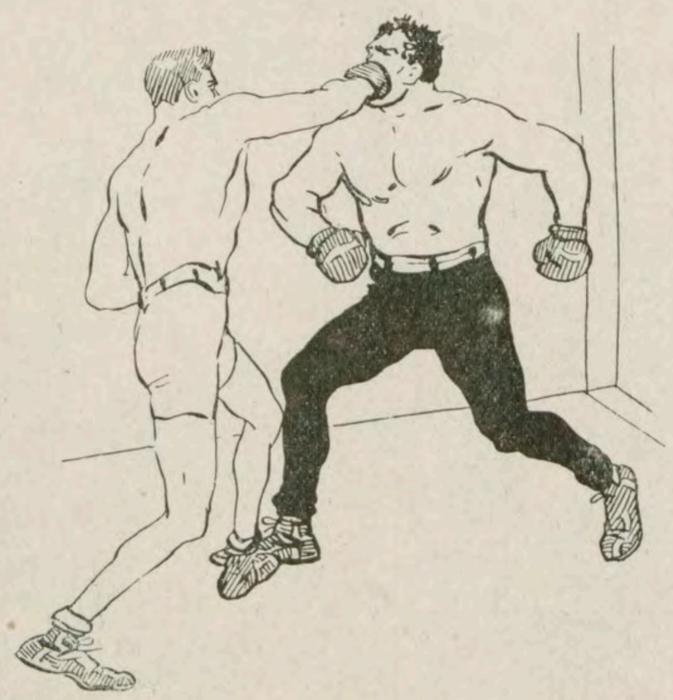
Le nombre des lecteurs qui ont rivalisé dans l'espoir de décrocher le chronomètre ou, moins ambitieusement, un quelconque de nos autres prix, s'est élevé à 209.

Malgré ce chiffre, relativement considérable vu la longueur des épreuves, nous devons dire qu'aucun des concurrents n'a résolu exactement l'ensemble des questions posées.

Nous avons accordé un point pour toute réponse juste aux questions qui n'en demandaient qu'une ; la 5e, la 14e et la 23e, comportant des réponses multiples, nous avons dû évaluer celles-ci par fractions quand elles n'étaient justes qu'en partie.

Voici la liste des lauréats, avec le chiffre des points obtenus par chacun d'eux :

1er PRIX : *Un magnifique chronomètre Just en or, avec sa chaîne, valeur 500 francs*, M. LUDOVIC DE MONNERON, 30, avenue Charles-Rivet, Brive (Corrèze). 17 points 5/6.



RECONSTITUTION DU PUZZLE QUI FAISAIT L'OBJET DE LA 8e QUESTION.

2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur 450 francs*, M. LÉON RABE, employé des postes, Cherbourg, 17 points 2/3.

3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur 250 francs*, M. FÉLIX PRAT, 55, cours de la Liberté, Lyon, 17 points 1/3.

4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur 170 francs*, M. RENÉ LACLOTRE, 14, rue du Hameau, Paris, 16 points 5/6.

5e PRIX . *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée, valeur 140 francs*, M. FRITZ HEIM, chemin de Malley, Lausanne, 16 points 2/3.

6e PRIX : *100 francs en volumes*, M. JEAN ROBERT, 4, rue Gaillard, Paris, 16 points 1/2.

7e PRIX : *80 francs en volumes*, Mme LILY WILLERS, 30, rue Childéric, Tournai (Belgique), 16 points 1/3.

8e PRIX : *70 francs en volumes*, M. V. S. MAYSONNAVE, 6. rue Sainte-Barbe, Oloron-Sainte-Marie (Basses-Pyrénées), 15 points 2/3.

9e PRIX : *60 francs en volumes*, M. LÉO FRANJO, pavillon Louis XIV, Biarritz, 15 points 1/2.

10e PRIX : *50 francs en volumes*, M. EDOUARD DUFOY, houillères de Béristoff-Krinka (Russie), 14 points 2/3.

11e PRIX : *50 francs en volumes*, M. MAURICE ASTRUC, 14. rue de Rome, Marseille, 14 points 1/6.

12e PRIX : *50 francs en volumes*, M. ROBERT LÉONARD, 14, rue de la Cité, Sarreguemines (Lorraine), 12 points 5/6.

13e PRIX : *50 francs en volumes*, M. MAURICE RIBIERRE, Tonnerre, 12 points 5/6.

14e PRIX : *50 francs en volumes*, M. JACQUEMIN, 34, avenue Bosquet, Paris, 12 points 1/2.

15e PRIX : *40 francs en volumes*, M. G. TRICOUP, 95, rue Montmartre, 12 points 1/3.

Les lauréats pourront prendre livraison de leurs prix dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées. Les ouvrages seront choisis par nous dans le catalogue de la librairie Pierre Lafitte et Cie.

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie DOIVENT CONSIDÉRER

EXCELSIOR

COMME LEUR JOURNAL QUOTIDIEN

Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

LES COURSES A PIED EN ANGLETERRE

L'ARRIVÉE DE LA COURSE DE 100 YARDS.

Un grand meeting de courses à pied vient d'être disputé à Stamford Bridge, par le London Atletic club. Les meilleurs coureurs amateurs anglais et entre autres, ceux qui se signalèrent particulièrement aux Jeux Olympiques, y prenaient part.

APPLEGARTH.

Applegarth abaissa son temps pour les 220 yards, égalant le record de Wood, en 21 s. 4/5.

UNE COURSE DE VÉTÉRANS.

Une course était réservée aux vétérans qui, malgré leur âge et leur embonpoint, fournirent de belles vitesses. Le vainqueur de l'épreuve fut E.-J. Wade, un champion de jadis.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de *La Vie au Grand Air*. — H.-L. MOTTI, dir., 13, impasse Ronsin, Paris.